Анатолий Маркуша

ДАЙТЕ КУРС

ДАЙТЕ КУРС

Анатолий Маркуша

•МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ

Анатолий Маркуша ДАЙТЕ КУРС

Анатолий Маркуша

ИЗДАТЕЛЬСТВО ЦК ВЛКСМ
«МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ»
1965

Р2
М27

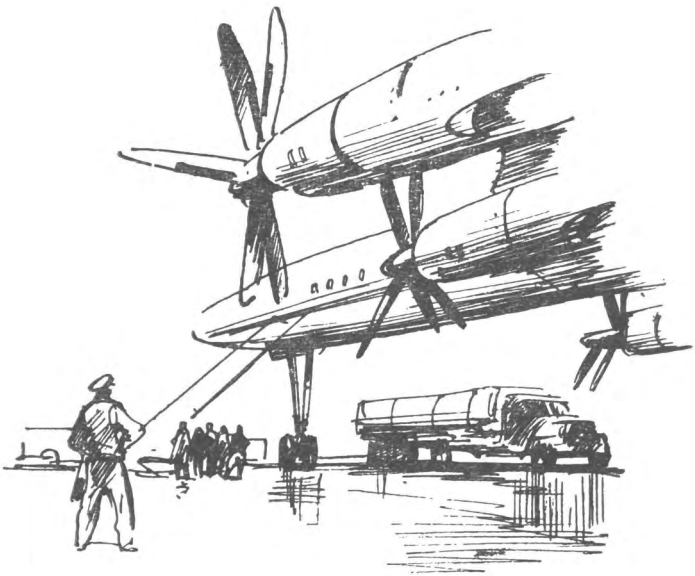
Редакция
«Ровесник»
издает
литературу
для тех,
кому
14—17 лет.

Памяти Игоря Эйниса — моего друга, летчика-испытателя посвящаю.

Анатолий Маркуша

В воздухе человек — художник, а небо его полотно. На земле человек должен придерживаться кем-то ранее проложенных путей — ему не хватает третьего измерения.

Г. П. Пауэлл



КОМАНДИР КОРАБЛЯ

◇

ГЛАВА ПЕРВАЯ

Чуть ли не всякая солидная книга начинается с предисловия. Так уж заведено. Предисловие — это считается хорошо! Но вот в чем беда: большинство людей, берущих книгу в руки, оставляют предисловие без внимания. Зная об этом совершенно точно, предисловие я опускаю. Но так как у каждой истории есть своя предыстория, позволю все же сказать несколько вступительных слов.

Однажды, теперь уже довольно давно, я получил письмо... впрочем, письмо было короткое, и его стоит привести полностью:

«Здравствуй, дядя Толя! У меня порядок. В школе тоже ничего дела. Есть две тройки, но я их исправлю скоро. Но пока хочу Вам написать о другом. Я лично, твердо решил, как Вы, стать *летчиком-реактивщиком*. Это мое точное решение. Хотя мама и ругает меня и говорит, надо сначала без ошибок писать научиться. Я прочитал уже книжку Кожедуба «Служу Родине» и еще читаю про авиацию, а что еще делать, вовсе пока не знаю. Как Вы улетели, с математикой у меня опять хуже стало. Учительница говорит, что я не тупой, а только рассеянный.

Дядя Толя, как Вы поживаете? Напишите мне скорее, что надо делать, чтобы быстрее стать реактивщиком.

Известный Вам

Алексей Гуров.

Извините за грязь. Я очень спешу. Есть дела».

Ответить на это немудреное письмо приятеля-мальчишки оказалось не так просто. Действительно, отделаться двумя-тремя советами было невозможно. Да я и не хотел отделываться, понимал: будущему реактивщику надо помочь, помочь по-настоящему. И я стал писать. В конце концов получилась книга «Вам — взлет!».

Конечно, книга была адресована не одному только Алеше Гурову, но и многим Алешам, Колям, Шурикам — словом, всем, у кого не доросли тогда еще ноги до самолетных педалей, кому не хватало лет, чтобы немедленно поступить в аэроклубы, но кто твердо и бесповоротно решил стать летчиком реактивной авиации.

По неопытности я закончил книгу весьма легкомысленными словами: «Буду очень рад, если к Алешиным письмам прибавятся весточки других «реактивщиков» — моих незнакомых пока, но очень желанных друзей. Я непременно отвечу вам и постараюсь это сделать быстро, подробно и обязательно откровенно». И это была ошибка! Я переоценил свои скромные возможности. С тех пор как книга появилась на магазинных прилавках, я стал густо и безостановочно обрастать все новыми и новыми родственниками — племянниками и племянницами.

«Дорогой дядя Толя, пришлите, пожалуйста, подробное описание рекордов, зарегистрированных ФАИ...»

«Здравствуйте, дядя Толя! Я хочу спросить Вас о том, что уже давно меня волнует...»

«Дядя Толя! Вы обещали быстро ответить на все вопросы...»

Чем дольше жила книга «Вам — взлет!», тем больше приходило писем. И наконец, я понял: ответить на все письма, и притом еще «быстро, подробно и обязательно откровенно» практически невозможно.

Нужно было искать какой-то иной выход. Подумал: «Наверное, правильнее всего написать новую книгу». Однако мысль — это далеко еще не книга. Взяться за работу побуждало многое, но последний толчок исхо-

дил снова от Алеши Гурова. Теперь уже не мальчика, а юноши. Бывший шестиклассник Алеша успел подрасти, набраться ума, поступить в аэроклуб. И вот сравнительно недавно он прислал мне большущее письмо.

Рассуждения о нашей эпохе вообще, современной технике и перспективах космического летания, в частности, были развиты в этом послании весьма подробно, и конечно же, совершенно безапелляционно.

Пожалуйста, не думайте, что я осуждаю Алешу. Нет, нет и еще тысячу раз нет! Так и должно быть! Человеку восемнадцать лет. Это следует понимать, этому можно завидовать и обязательно радоваться.

Читая и перечитывая Алешино послание, я видел — мой старый славный друг возмужал, стал чертовски осведомленным во всех авиационных сложностях, многому научился.

Но вдруг лавина категоричностей — «я не сомневаюсь, что проблема избавления от многоступенчатости космических кораблей должна решаться самолетами-носителями. Это абсолютно ясно. Пора действовать!» — оборвалась. И с голубоватой странички письма прозвучал жалобный, совершенно щенячий писк: «Вообще-то все хорошо, дядя Толя, местами даже замечательно, но... скоро я заканчиваю аэроклуб. Понимаю: до настоящего летчика мне только чуточку ближе, чем до Луны. Это, конечно, нормально. Но как правильнее решить главный вопрос: что делать дальше? Нацеливаться на место инструктора в аэроклубе — такая возможность есть? Посылать документы в училище Военно-Воздушных Сил? Или, может быть, лучше идти в летную школу Аэрофлота?

Дядя Толя, помогите принять окончательное решение. Очень прошу Вас, дайте курс...»

Вот и вся предыстория.

Дальше начинается книга.

«Дайте курс» — продолжение «Вам — взлет!».

Легко сказать: «Дайте курс». Куда труднее, однако, этот курс вычислить.

Почему-то мне вспомнился заснеженный дале-

кий аэродром, давнее военное время. На нашем летном поле постоянно дозаправлялись бомбардировщики ДБ-3. Машины сверкали свежей краской, прозрачным плексигласовым остеклением, четкой ясностью звезд; сборные экипажи, состоявшие частью из военных, частью из гражданских пилотов, только что мобилизованных в армию, перегоняли самолеты с завода на фронт.

Летчики сборных экипажей были экипированы весьма пестро и, откровенно говоря, не отличались ни блестящим воинским видом, ни гвардейской выправкой; некоторые щеголяли в засаленных комбинезонах и новеньких армейских валенках; другие были облачены в шинелишки и косматые унты из собачьего меха, а третьи ходили и вовсе в синих, совершенно цивильных стеганках.

И вот в один из абсолютно нелетных дней, когда рваные облака цеплялись за верхушки сосен и остервенившаяся поземка в пять минут заметала человечьи следы, слепое небо застонало моторным гулом. Из облачной ваты точно на центр аэродрома вывалилась очередная перелетная группа.

Появление грузных ДБ-3 в такую погоду казалось чудом. Это был лихой перелет!

Через некоторое время в домик дежурного по аэродрому вошел пожилой человек в куцем солдатском полушубке, громадных, казалось, железных валенках и каком-то совершенно несусветном заячьем треухе.

— Здравствуйте, — сказал старик, — кто тут главный?

— Дежурный по аэродрому к вашим услугам, — представился я.

— Ты? Очень хорошо. Распорядись, пожалуйста, чтобы нас побыстрее заправили.

— Можете передать командиру группы, что торопиться вам некуда. В такую погоду даже мухи не летают. Все равно до завтра вы никуда не уйдете.

— Улетим, — сказал старик и стал вытаскивать из кармана какие-то смятые бумажонки.

Как же мне, мальчишке-истребителю, стало стыдно, когда я взглянул на протянутые документы.

В домике дежурного по аэродрому стоял сам командир перелетной группы, один из первых летчиков-миллионеров нашей страны, лучший мастер слепых и ночных полетов, чье имя мы, еще курсантами аэроклуба, произносили чуть ли не шепотом, робея от восторга и удивления.

В его полетном листе черным по белому было записано: *«Вылет разрешается по усмотрению командира корабля»*. (Это вместо графы, определяющей всем остальным летчикам минимальную высоту нижней кромки облаков и минимальную видимость горизонта в строго отмеренных метрах.)

Командир корабля! Кажется, именно в тот далекий день поразила меня музыка этих слов. Поразила на всю жизнь.

Командир корабля — это он днем и ночью в полете.

Командир корабля — это он ведет не знающие усталости машины по самым дальним, по самым порой немыслимым трассам.

Командир корабля — это он обжил сначала Северный, а потом и Южный полюсы Земли.

Командир корабля — это он летает нынче наперегонки с Солнцем...

Дать курс будущему авиатору — значит прежде всего рассказать о командире корабля.

И надо сказать сразу:

Командир корабля не кинозвезда, ему вовсе не обязательно обладать блестящей, из ряда вон выходящей внешностью, античной фигурой или феерической выразительностью глаз.

Командир корабля не оратор. И даже самый выдающийся из командиров может не отличаться особой бойкостью речи или бархатными переливами хорошо поставленного голоса и тем, что принято называть «уменьем держать в руках аудиторию».

Командир корабля сравнительно редко бывает на людях, поэтому пусть не введет никого в заблужденье внешняя скованность или даже застенчивость

человека, совершившего, быть может, много выдающихся подвигов в воздухе. Земля и небо — разные стихии.

Итак, решено: прежде всего я расскажу о командире корабля.

1

Мы познакомились в главном московском аэропорту, во Внукове. Было жарко, солнечно, небо дрожало от нескончаемого моторного рева.

Сначала Василий Иванович Тонушкин привлек мое внимание внешностью: очень крупный, очень загорелый, очень спокойный. Улыбался он редко, как-то осторожно, своим, видимо, далеко запрятанным мыслям. Завязывать разговор не спешил. Но глаз не прятал.

«Если вы хотите о чем-нибудь спросить, пожалуйста. А у меня вопросов нет», — вот такое было у него выражение лица.

— Простите, вы летаете на ТУ-114? — спросил я.

— Теперь да, на ТУ-114.

«Теперь» было поставлено под ударение. И это показалось существенным. Теперь означало: «Я не сразу стал таким, каким вы меня видите».

— А вы не расскажете мне, как сделались командиром корабля?

— Могу, — сказал Василий Иванович, — только ничего особенного вы не услышите. Как все. Постепенно.

На этот раз под ударение было поставлено «постепенно»...

Прошло немало времени, прежде чем мы нашли «общий язык».

Странно и знаменательно — сближению помогла одна случайная фраза. Доведенный почти до отчаяния сдержанностью Василия Ивановича, его непременным желанием оставаться в тени, я сказал как-то:

— Послушайте, черт вас возьми, меня интересует не ваша биография, не ваши выдающиеся таланты и даже не ваш характер, я хочу, я должен рассказать

ребятам, тем, кто придет нам на смену, как складываются, формируются, вырастают командиры кораблей. Это нужно?

— Нужно, — сказал Тонушкин.

— Вот вы мне и помогите. Без вас я не справлюсь.

Он долго молчал. Потом согласился:

— Хорошо. Попробую.

2

Иногда пишут примерно так: «Когда высоко в небе пронеслась удивительная стальная птица, сердце его сжалось в волнении... Он долго смотрел вслед исчезнувшему самолету и остро завидовал незнакомому летчику...» Ну, а дальше идет повествование о мальчишеской мечте, медленно обрастающей перьями. В книгах так случается. В жизни — нет.

В жизни все бывает куда сложнее.

Мальчишкой Василий Иванович Тонушкин попал на авиационный завод. Не по велению сердца, не по призыву беспокойной мечты, а потому что тогда была война и взрослые мужчины вынуждены были уходить на фронт, оставляя свою трудную работу подросткам.

На авиационный завод Василия Тонушкина привело стечение обстоятельств.

На летно-испытательную станцию — соображения начальника отдела кадров.

И работать ему пришлось слесарем-оружейником.

Авиационные пушки тяжелы для мальчишеских плеч, но была война, и жаловаться не приходилось: он таскал пушки. И еще он регулировал орудийные лафеты, подгонял снарядные ящики, ровнял ленты.

Самолеты он видел каждый день. И пожалуй, первое чувство, которое у него вызвали крылатые машины, было удивление.

Сколько же всего убрано, набито, переплетено в теле машины: желтые трубопроводы, коричневые, голубые — бензин, масло, кислород; жгуты электропроводки; навигационные приборы, и пило-

тажные приборы, и радиоаппаратура, и, конечно, оружие.

Разноцветные трубки не имели никакого отношения к пушкам и пулеметам, глазастыми приборами занимались специалисты, фюзеляжи продували сжатым воздухом механики — не его, слесаря-оружейника, это дело. Но все равно интересно!

А потом к машинам приходили летчики. Молодые, здоровые ребята, они не спеша осматривали самолет. Качали лопасти винта, постукивали по обшивке, проверяли отклонение рулей, заглядывали в купола шасси. Летчики надевали парашюты. Долго гоняли двигатели на земле: прислушивались, приглядывались, кажется, даже принюхивались к машинам. Показывали руками: «Убрать колодки!» — и лихо выруливали на взлетную полосу.

И это тоже было непонятно и интересно.

Всякая привязанность начинается удивлением.

Правда, мальчишка-слесарь этого еще не знал. Но это хорошо известно взрослому многоопытному человеку Василию Ивановичу Тонушкину.

— Важно удивиться и еще важнее сохранить верность, вот тогда приходит настоящая любовь.

3

На аэродром летно-испытательной станции приземлился УТ-2. Был в свое время такой спортивно-тренировочный самолет, предшественник ЯК-18.

Из передней кабины вылезла летчица. Потянулась. Расправила плечи. Крикнула:

— Есть свободное место, ребята! Прокачу?!

Слесари отдыхали на траве. Ближе других к маленькому самолету оказался Тонушкин. Он поднялся и пошел к машине.

Каждый день около самолетов, а летать не приходилось. Интересно!

Десять минут неба произвели впечатление.

Земля оказалась неправдоподобно чистой, и деревья такими занятными — зелеными-презелеными и совсем маленькими... И еще запомнилось: воздух-то

плотный, задувает в кабину так, что глаза слезятся. Высунь руку, почувствуешь — на воздух можно опереться.

Спустя много лет Василий Иванович примерно так оценивал этот полет:

— Удивительным тогда все показалось. Хорошо в воздухе. И главное, никакого свинства кругом. Никакой земной неустроенности.

Фамилию летчицы он запомнил: Медникова, Екатерина Медникова.

Никаких решений Василий Иванович тогда не принял.

Но — и это очень важно! — к удивлению прибавилось беспокойство. Теперь он по-новому стал глядеть на самолеты — с затаенной радостью, с невыраженной еще, волнующей надеждой.

Многотонную лавину рождает малютка-камушек. Крошечный толчок приводит в движение огромные силы. Важен импульс. И это во всем, решительно во всем.

Когда кончилась война и авиационный завод был переведен на выпуск мирной продукции, когда в бывшем ангаре летно-испытательной станции слесари стали готовить к обкатке синие, красные, зеленые вагоны троллейбусов, Тонушкин понял: без самолетов жить ему неинтересно.

У него было ремесло в руках, он делал нужное дело, прилично зарабатывал, мог, как выражаются, расти на своем заводе, но вместе с самолетами ушла из его жизни радость.

И человек потянулся за своей радостью. Пошел в аэроклуб. К крылатым машинам и крылатым людям.

4

В сентябре 1946 года курсант аэроклуба Тонушкин совершил первый самостоятельный полет на учебном ПО-2.

Первый самостоятельный полет — это как первое признание в любви. Свершится — и вся жизнь приобретает новый смысл, новую окраску, новую глуби-

ну. Мир представляется лучше, добрее, откровеннее; светлые тона набирают силу, темные расплываются и блекнут, и главное — исчезают сомнения. Каждый новый день обещает новые радости, требует новых действий, решительных и смелых.

Это чувства.

А потом, несколько позже, когда приутихнут восторги, приходят мысли.

Летчик — человек, управляющий крылатой машиной. В отличие от всех прочих людей земли он способен оторваться от поверхности нашей планеты, прилететь в заданный пункт, произвести расчет на посадку и приземлить самолет точно напротив посадочного «Т». Так? Так. Но только в первом приближении!

Если бы все полеты происходили в идеальных условиях, когда б земля наша не знала ни переменчивых ветров, ни слепых туманов, ни шквальных гроз, ни отчаянной болтанки; когда б ни в двигателях, ни в самолетах, ни в оборудовании машин, ни при каких условиях не случались неисправности, вот тогда можно было бы без натяжки сказать: так.

А на деле есть и ветры, и туманы, и грозы, и множество других неприятностей, и никогда следующий полет не повторяет в точности полета предыдущего. Поэтому летчиком справедливо считать человека, умеющего не просто пилотировать машину, а способного принимать разумные, оправданные обстановкой решения. Но и это не все. Принятое решение надо выполнять с наименьшей затратой сил и наименьшей степенью риска.

Чтобы стать таким Летчиком, одного, даже очень удачного, самостоятельного полета на ПО-2, конечно, мало.

Летчика делают знания, опыт и время.

Аэроклуб дал Василию Ивановичу Тонушкину уверенность, укрепил его веру в авиацию. Это была, так сказать, проба пера. Но почерк предстояло еще вырабатывать.

И Василий Иванович поступил в летную школу Гражданского воздушного флота.

5

Время было трудное. Страна одержала победу в жесточайшей войне. И хотя руками Егорова, Кантарии и Самсонова на рейхстаге был уже поднят красный флаг, хотя фашизм безоговорочно капитулировал, хотя с востока всходило теперь мирное солнце, за спинами победителей лежала огромная, сильно разрушенная, исстрадавшаяся земля.

И курсантам набора 1946 года приходилось, прежде чем начать полеты, копать картошку, заготовлять капусту, пилить дрова, ремонтировать помещения.

Дорога в небо проходила по горькой земле.

Вместе со всеми копал картошку и Тонушкин.

Только почему-то в тот день лопата казалась ему особенно тяжелой, а земля особенно неподатливой, будто раствор цемента. А потом он с удивлением обнаружил, что солнце начало качаться: вправо-влево, вправо-влево, словно маятник. И раскололось. Вопреки здравому смыслу и всем законам астрономии, на бледно-голубом небе замаячили вдруг два солнца. Тонушкин перестал копать, вытер со лба липкий пот и тяжело опустился на землю...

В санчасти ему смерили температуру. Градусник показывал тридцать девять.

Болел он долго и трудно. Но страшнее всех недугов были сомнения: а что скажут врачи, допустят ли к полетам? И не отчислят ли его из школы за пропущенные занятия? Эти непрошеные вопросы не давали покоя ни днем, ни ночью, а он, измученный болезнью и ослабевший, решительно ничего не мог сделать.

Хорошо, когда в руках у тебя машина, когда ты командуешь положением, тогда и самые трудные обстоятельства не кажутся безнадежными. Сдает двигатель — оценивай обстановку, собирай волю в кулак и диктуй себе: убери обороты, иди на вынужденную посадку, или: не сбавляй обороты, следи за скоростью, тяни до аэродрома... Не выходит нога шасси — снова оценивай ситуацию, не распускай нервы и командуй: набери высоту, используй систему аварийного выпу-

ска... Не срабатывает аварийная система, тряхни машину на резком маневре... И это не помогает, тогда... тогда либо убери ногу и садись на живот, либо рискни приземлиться на одну лапу. Это очень трудно, но не безнадежно. И все в твоих руках...

А тут он не принадлежал себе.

Врачи делали то, что считали нужным, Тонушкин не перечил. Ему хотелось молиться на врачей. В бога он не верил, он верил во всемогущество и талант медиков.

И еще он учился ждать. В этом смысле пребывание в больнице пошло даже на пользу. Летчику мало любить небо, знать свое ремесло, быть готовым принимать мгновенные решения, настоящий Летчик должен уметь ждать. Это трудная наука, и дается она нелегко. Но тот, кто овладел искусством ожидания, может смело считать, что достиг кое-чего весьма важного.

6

Наконец Василия Ивановича выписали из больницы. Он вернулся в училище. И в день, когда началась летная практика, вместе со всей группой вышел на старт.

О том, что он пережил за время болезни, не знал никто.

И мало кому было известно, как, пропустив целых полгода теоретического курса, Тонушкин сдал зачеты. А ведь он сдал все многочисленные экзамены за несколько дней. Ловил преподавателей в коридорах, разыскивал на квартирах, с трудом преодолевая боль в распухших ногах, шел от одного к другому и сдавал, сдавал, сдавал: теорию полета и конструкцию двигателя, навигацию и конструкцию самолета, радиотехнику и наставление по производству полетов, метеорологию и кодекс Гражданского воздушного флота...

Представляя себе Тонушкина той поры — долговязого, бледного, упрямого курсанта, невольно думаю: самые лучшие, самые мужественные поступки, тысячи молний-подвигов, что свершаются в авиации,

остаются актами исключительно служебного пользования. Никому ведь и в голову не пришло, хотя бы в стенной газете, рассказать о курсанте, пропустившем почти весь теоретический курс подготовки и все же не отставшем от группы. Конечно, это был не таранный удар по хвосту вражеского самолета. И все-таки это был Поступок.

А все дело в том, что в авиации, пожалуй как нигде, высоко котируется сдержанность и в действиях и в выражении чувств. И если будущий летчик, оставшись наедине с собой, мечтает в первую очередь о громкой популярности, представляет, как будут выглядеть обложки иллюстрированных журналов с его портретами, лучше ему не ходить в авиацию!

Летная жизнь, конечно, может подарить славу, но все-таки это исключение, а не правило — одно на тысячу. Летная жизнь — прежде всего труд ежедневный, тяжелый, настойчивый...

После окончания школы Василий Иванович попал в один из авиаотрядов, получил в свое распоряжение старенький ПО-2 и начал работать.

Летать приходилось недалеко. В небо его выпускали преимущественно в хорошую погоду, и если удавалось — не одного, а в компании с кем-нибудь из более опытных пилотов.

Сдержанный по характеру, Василий Иванович никого ни о чем не спрашивал, но он видел: другие уходят по своим маршрутам и в дождь, и при низкой облачности, и ночью... другие возят пассажиров, доставляют по срочным вызовам врачей, а на его долю остаются только мешки, ящики да какие-то обшитые рогожей тюки.

Он работал. Работал добросовестно и аккуратно.

А мысли были беспокойными, встрепанными: «Так это и есть авиация? Сто километров туда, сто километров обратно. Принял груз, сдал груз. И так всю жизнь?»

Конечно, ни один летчик даже в мыслях не произнесет слово «романтика» (во всяком случае, применительно к своей работе), но... а как же те, кто вторгается в ледовое безмолвие Арктики? Те, кто бьет ре-

корд за рекордом? Те, кто видит фиолетовое небо сверхстратосферных высот? Неужели и они, летчики большого неба, начинали точно так же: сто километров туда, сто — обратно; принял груз, сдал груз?

Об этом он не мог не думать.

Хоть бы случилось что-нибудь! Ну такое, чтобы можно было показать себя, чтобы в него поверили: этот — летчик.

Разумеется, Тонушкин не призывал несчастья на свою голову. Он был достаточно рассудительным, чтобы не искать приключений, он понимал: небо — серьезная стихия. И все-таки молодость требовала признания. И все-таки где-то в глубине души жила надежда на случай, на выходящие из обычного ряда обстоятельства, на ситуацию, которая благодаря его сообразительности и выдержке, усилию воли завершилась бы благополучно...

7

Пять ПО-2 взлетели друг за другом, собрались группой и легли на курс. Пять крыло в крыло летящих машин — красивое зрелище. И если ты — летчик группы — точно держишь свое место в строю, если ты успеваешь вовремя сработать сектором газа, плавно действуешь педалями, так что машина не прыгает за ведущим, будто привязанная резинкой, а плывет по небу вместе с машиной флагмана, настроение резко повышается.

Ты чувствуешь свою силу. Это обязательно!

Тебя приподнимает волна радостной уверенности. Это тоже обязательно!

И все сомнения, все мелкие огорчения будней, все второстепенное, случайное, наносное — отлетает куда-то в сторону.

Поначалу все было именно так.

А потом... потом группа врезалась в полосу тумана. И хвост ведущего самолета исчез. И вообще все исчезло. Осталась только белая клубящаяся муть: впереди, сверху, снизу.

Чтобы не столкнуться с соседней машиной, Тонуш-

кин осторожно потянул ручку на себя. Самолет вспух. Василий Иванович так же осторожно скользнул в сторону от группы и, чуть убавив обороты мотора, стал отставать...

От счастливой уверенности в свои силы осталось лишь тревожное воспоминание.

Небо стало неуютным. Небо грозило столкновением. Где-то совсем рядом висели еще четыре машины. Связи с ними не было. Ты хотел попасть в выходящую из обычного ряда ситуацию? Ты попал, а теперь решай: что дальше? Решай быстро и точно!

И тут в неожиданном разрыве тумана Василий Иванович увидел шоссейную дорогу. Ясно: надо снизиться, оседлать шоссейку и продолжать полет бреющим. Это было его решение.

В расчетное время пилот четвертого класса Тонушкин прибыл в назначенный пункт. Один! Остальные вернулись на аэродром вылета.

В этот день он был счастлив: задание выполнено! Пробился сквозь туман, избежал столкновения, не потерял ориентировки. Разве мало для первого раза? Машина цела, груз сдан! Ну что ж еще можно требовать от молодого летчика?

Теперь признáют. Будут благодарить или нет — неважно. Важно другое: доверие завоевано. С этого дня он надежный летчик, на которого можно положиться.

Василий Иванович был счастлив целые сутки.

8

А на другой день в отряде состоялся разбор полетов.

Разбор полетов редко напоминает приятное времяпрепровождение, но то, что случилось на этом разборе, оказалось и вовсе неожиданным.

— Почему вы нарушили инструкцию по безопасности? — спросил командир отряда. — Почему не вернулись?

Василий Иванович даже растерялся: он же выполнил задание...

— Кто дал вам право рисковать машиной?

Тонушкин не знал, что ответить. Накануне, в полете он даже не думал о риске. Просто он делал свое дело и изо всех сил старался выполнить его как можно лучше.

— А если бы туман опустился до земли?

Подобной возможности Василий Иванович, честно говоря, не предусмотрел.

Ни на один из поставленных вопросов он не ответил. Хотел бы, но не мог.

И тогда командир объявил приказ:

«Пилот Тонушкин Василий Иванович отстраняется от полетов сроком на один месяц».

Ребята летали. Он сидел на земле. У него были книги, его кормили в столовой, он спал в собственной постели, его не изолировали от общества: хочешь в кино, пожалуйста, иди; хочешь на танцы, ради бога; хочешь проводить девчонку, ступай на здоровье. Словом, в распоряжении Василия Ивановича было все, что и вчера и позавчера, все, кроме неба.

И тогда обрушилась на человека тоска.

Его не радовали книги, еда потеряла вкус, кинофильмы казались глупыми и раздражающе длинными, все девчонки подурнели... За этот бесконечный месяц он впервые по-настоящему почувствовал, как много значит для него небо, это голубое, бескрайнее и бесконечное ничто.

И еще одно очень важное открытие сделал для себя Василий Иванович: летчиком он стал правильно, в выборе не ошибся.

Через месяц ему вернули небо.

А еще через некоторое время доверили первых пассажиров. Надо отдать справедливость командиру отряда: он был строг, но не злопамятен, и, что еще важнее, он умел отличать ошибки от проявления бездарности.

9

Однажды, когда я в очередной раз допытывал Василия Ивановича о его первых шагах в авиации, он сказал:

— Конечно, мне было бы приятнее вспоминать об успехах, это всякому человеку приятнее. Но раз поставлена задача помочь молодым, придется говорить и о неприятностях. Пожалуй, это даже важнее. Успехи — на виду, неудачи — в тени. А жизнь без теней не бывает... Вот слушайте.

Полетели на Калининград. Погода испортилась, в тех местах это часто бывает. Пришлось присесть в Клайпеде. Сидели день, сидели два дня, забивали «козла». Сидели три дня... Деньги кончились. Собрали последние копейки, купили на весь колхоз лапши, «робинзонили» дальше. А погода как взбесилась: то дождь, то туман, то поземка...

В таком положении выбирать не приходится: жди! Только терпения не хватило, и решили «пробиваться» домой. Уговорили дежурного по полетам (в пятидесятом году дежурного еще можно было уговорить!) и при первом просветлении взлетели.

А дальше все получилось совсем не так, как рассчитывали. По дороге попали в полосу жесточайшего обледенения. Виктор Гончаров упал на вынужденную. Остальные кое-как дотянули до дому.

И снова был разбор, и снова приказ, и снова на месяц без полетов.

Теперь я понимаю: в авиации без строгости нельзя, а тогда, тогда ужасно было обидно. — И Василий Иванович плотно замолчал.

Ко времени этого разговора я уже знал: о событиях, делах, происшествиях Тонушкин будет рассказывать, о переживаниях не будет, лучше и не спрашивать. Все равно ничего не скажет. Пожмет широкими плечами, снисходительно улыбнется, дескать: да бросьте вы, какие там переживания, и все...

Но я сам летчик и поэтому могу представить, о чем в эти дни должен был думать Василий Иванович.

«Летать я могу, — думать так у него были все основания. — Командир отряда это знает. И... и все-таки отстранил меня от полетов. Почему? Не назло же? Да и кому назло? Себе? Ему план делать надо. Значит?.. Значит, держаться в воздухе мало... Зна-

чит, надо делом показать, что я могу больше, чем мне разрешают. Но как показать? Самое убедительное — безаварийный налет. Но если я снова выйду за рамки дозволенного, меня опять отстранят от работы. А сидя на земле, налета не прибавишь. Значит, ничего не поделаешь, придется летать, как велят...»

Не надо от молодого летчика и еще очень молодого человека требовать седобородой мудрости. В ту пору это со вздохом произнесенное «придется» — большой шаг вперед.

Только годы работы, только горькая цепь ошибок и срывов (своих и чужих), только долгие раздумья переплавят вынужденное «придется» в осмысленное «надо». Другого пути нет. Этим путем проходят решительно все настоящие летчики. А тому, кто станет уверять, что он-де родился безгрешным и никогда не совершал опрометчивых поступков, верить просто не стоит. Одно из двух: или человек врет, или он никогда ни на чем не летал. Разве что во сне.

10

В жизни случаются разные дни: праздничные — ярко-голубые, будничные — серые, как армейская шинель, горькие — совсем-совсем черные... Увы, избежать черных дней нельзя. Раньше или позже они приходят и наваливаются на плечи тяжелой ношей. Сильный выстоит, слабый может и не выстоять, согнуться, потерять уверенность в самом себе. Черные дни не только горе, они еще и непременное испытание...

Командир вошел в дом неестественно тяжелой походкой, он смотрел на своих летчиков и не видел их. И раньше чем он успел сказать первые слова, все поняли: что-то случилось.

— Товарищи летчики, у нас катастрофа. Час назад разбился Гончаров.

Слова командира отряда плохо доходили до сознания Василия Ивановича. Утром он видел Витьку, разговаривал с ним, и вот Витька убился, Витьки больше нет...

В двадцать лет все верят в бессмертие. И не так это просто расстаться с мальчишеской иллюзией, особенно если катастрофа случилась не где-то там далеко, в неведомых краях, а рядом с тобой; если погиб не кто-то, не летчик вообще, а твой товарищ, погодок и однокашник...

Не сразу понял Василий Иванович, что же произошло с Гончаровым.

А произошло вот что: Витька работал в совхозе, вносил удобрения в почву. В совхозе он познакомился с агрономшей и взялся показать ей поля с воздуха. Была ли в этом какая-нибудь деловая необходимость, сказать трудно. Витька усадил агрономшу в заднюю кабину, взлетел. А дальше все сложилось совсем нелепо: Витька проносился над самой землей, разворачивался так, что небо становилось боком, солнце то исчезало, то появлялось где-то внизу, и на каком-то особенно лихом развороте ему не хватило всего нескольких сантиметров высоты. Он задел крылом за старую яблоню и рухнул.

— Самолет сгорел, — говорил командир отряда. — Экипаж погиб. Это несчастье, товарищи, и это пятно на всех нас. Единственная причина катастрофы — недисциплинированность летчика, возмутительная безответственность...

Командир отряда говорил жестокие, беспощадные слова, и Тонушкин осуждал его; бессердечный, черствый, недобрый человек. Ведь погиб Витька! Погиб товарищ! Конечно, он виноват, но его уже нет, за свою ошибку он заплатил жизнью. При чем же тут пятно?..

— Молодым летчикам надо сделать соответствующие выводы, — говорил командир отряда. — Надо раз и навсегда понять, что никакая, даже самая разотличная техника пилотирования ни черта не стоит, если человек лишен чувства ответственности... Ответственность! За свое дело, за машину, за каждый свой поступок, за каждую свою мысль — вот единственный ключ к успехам в авиации. Другого нет. Пока вы этого не поймете, можете считать, что вы вообще ничего не поняли.

Все, о чем говорил командир отряда, было вооб-

ще-то ясно и, по всей видимости, справедливо. Умом Василий Иванович схватывал, а вот сердцем — никак. И Тонушкин не был виноват в этом — молодость не вина. Надо самому пройти через командирские заботы и тревоги, чтобы понять и по справедливости оценить право на жестокие и беспощадные слова.

В отряде погиб летчик. Прямой вины командира нет. Но отвечать ему предстоит по всей строгости: почему доверил работу на полевой площадке человеку, неспособному критически оценивать свои действия? Почему ослабил контроль? Где твой глаз, командир? Где твое чутье?

Мальчишке бы жить и жить. Расти. Командиром корабля стать. Ему бы на полюс летать, в Америку, в Антарктиду. Ему бы сыновей растить... А человека нет. И виноват ты, командир. Не воспитал, недоглядел. Никто не скажет тебе: убил, но подумают многие.

И отвечать командиру не только перед аварийной комиссией — это еще полбеды. Перед собственной совестью держать ему ответ. Бессонными ночами. И по утрам тоже отвечать и тихими вечерами тоже. И в суете рабочего дня накатит вдруг, возьмет за горло — и отвечай...

Все давно уже привыкли: летчик — это отвага, мужество, умение идти на риск. Верно! Но прежде всего: летчик — это постоянная, никогда не исчезающая ответственность.

Пока эта мысль не поселится в сознании, пока она прочно не овладеет тобой, настоящим командиром корабля стать невозможно.

Через три дня Василий Иванович прилетел в тот самый совхоз, где погиб Гончаров. Земля требовала своего — надо было работать. Тонушкин сходил на кладбище, постоял над могилой друга, послушал птиц, горланивших в зарослях сирени, и медленно вернулся к самолету.

Двести килограммов суперфосфата погружали в машину. Тонушкин поднимался с площадки-пятачка, на бреющем выходил к полю, рассыпал беловато-

серую пыль над пáрившей, черной землей, возвращался на заправку и снова взлетал.

Тридцать, сорок посадок в день.

Внешне все было так, точно так, как и прежде.

Но, смею уверить, над весенней литовской землей летал теперь совсем другой человек. Летчика Тонушкина умудрили первые уроки жизни, первая горечь, настоящая душевная боль.

Что делать: опыт стоит дорого, любой опыт, авиационный — особенно.

11

Время меняет облик человека. Василий Иванович раздался в плечах, сделался грузнее. С мальчишества неторопливый, основательный, он стал еще неторопливее, еще основательнее. Честолюбивый во всем, что касается его ремесла, Василий Иванович неизменно с отличием сдавал все текущие экзамены, без сучка и задоринки держал ответ перед любыми инспекторскими комиссиями. У него не было увлечения более значительного, чем работа.

Словом, летчик устоялся.

А где-то в штабе отряда потихоньку заполнялась летная книжка пилота 4-го класса Василия Ивановича Тонушкина. Каждый взлет и каждая посадка заносились в соответствующие графы. Учитывались налетанные километры, часы и минуты, маршруты, спецзадания...

И пришел такой день, когда его налет достиг тысячи пятисот часов. Происшествий не было. Техника пилотирования оценивалась высоко. Количественное накопление завершилось, предстоял скачок в новое качество.

Тонушкину сказали:

— Легкомоторной авиации с тебя хватит, поедешь учиться на ЛИ-2.

Для кого-то ЛИ-2 — двухмоторный, пассажирский, транспортный самолет — был в ту пору уже давно спетой песней, воспоминанием молодости, почтенным свидетелем первых шагов. Но все относи-

тельно в жизни. И престарелый ЛИ-2 рисовался Тонушкину немного загадочным, очень большим воздушным кораблем. И главное — ЛИ-2 открывал ему дорогу в авиацию дальнего действия.

За два месяца он прошел положенный курс наук и сдал зачеты на должность второго пилота. Назначение получил в Ашхабад.

Рассказывая о Василии Ивановиче Тонушкине, я как бы выношу за скобки все, что не имеет непосредственного отношения к его профессиональной деятельности. Возможно, что это не вполне «законный прием», но у меня есть оправдание. «Дайте курс» — книга о пути Командира Корабля, это достоверный рассказ о том, как Пешеход становится Летчиком. Влюбляться и разочаровываться можно по-разному, искать свое личное счастье можно на самых неповторимых путях, и для каждого сердца свои радости... Путь Командира Корабля в основе своей типичен. И тот, кто начинает это нелегкое восхождение, должен по возможности ясно представлять себе весь маршрут.

Итак, второй пилот ЛИ-2 Василий Иванович Тонушкин прибыл в Ашхабад. Ему предстояло возить воду, стройматериалы, серу. Ему предстояло летать над пустыней.

Пустыня — отличная школа для летчика. (Если вы не читали «Планету людей» Антуана де Сент-Экзюпери, прочтите, и сомнений у вас не останется.)

Полеты над пустыней приучают к осмотрительности, внимательности, собранности. Пустыня постоянно держит тебя в напряжении: сесть в пустыне на вынужденную не шутка, взлететь — задача: взлететь — значит вырваться!

А когда трасса пересекает поднебесные горы, можно не напоминать летчику, что только вышколенный, вылизанный, ухоженный и обласканный самолет даст ему возможность дожить до седых волос и увидеть далекое завтра нашей земли.

Пустыня никому не читает нудных нотаций, пустыня говорит молча: или ты меня, или я тебя. Третьего не дано. Пустыня не признает компромиссов.

Полгода работал Василий Иванович над пустыней. Хорошо работал. А потом снова собрал чемодан. Снова учиться. Теперь уже на командира корабля.

12

Непосвященному может показаться: это ж какой-то бюрократизм — только что отучился и опять за парту! Полетал человек вторым пилотом, показал себя, ну и пересаживайте с правого сиденья на левое, пусть командует экипажем!

Конечно, хороший второй пилот и взлетит без помощи командира корабля, и прибудет в пункт назначения, и рассчитает на посадку, и сам приземлится. Все это так. Но одно дело — «могу» и совсем другое — «имею право».

Чтобы получить официальное разрешение единолично отвечать за экипаж, пассажиров, машину, надо пройти полугодичный теоретический курс, основательно потренироваться в воздухе и снова сдать зачеты. Таков порядок, имеющий силу закона.

Документально установлено: командир корабля обязан знать:

«— Воздушный кодекс СССР, основные правила полетов на территории СССР, НПП [1] в гражданской авиации СССР и соответствующие наставления по штурманской и аэродромной службе, по связи, метеообслуживанию ГВФ и правила перевозок.

— Теорию полета, самолетовождение, метеорологию и радиосвязь.

— Материальную часть самолета, двигателя, приборов.

— Правила эшелонирования, пробивания облачности и расчета захода на посадку по приборам».

Можно родиться с задатками орла, гордого сокола, отважного буревестника, и все равно без перечисленных знаний, оцененных актом высокоавторитетной комиссии, никто не допустит тебя командовать воздушным кораблем. И это, конечно, не бюрокра-

[1] НПП — наставление по производству полетов.

тизм. Это высокое сознание ответственности за судьбу каждого летающего.

Поэтому, между прочим, ко многим талантам летчика необходимо прибавить еще один (очень будничный, но совершенно обязательный): летчику надо уметь учиться.

Хочет он того или не хочет, летчик учится всю жизнь. И причин тому две: ни один шаг по служебной лестнице не может быть совершен без обновления знаний; и вторая, не менее важная причина: авиация постоянно (и быстрее любой другой отрасли техники) пополняется новыми типами машин, двигателей, оборудованием; старые методы управления, навигации, связи отмирают, уступая место более совершенным методам. И никто не выпустит в полет человека, например, с новым компасом, если человек этот досконально не изучит прибора и не сдаст соответствующего экзамена.

И все-таки и теоретическая и практическая подготовка только половина дела, только половина умения, без которого командир корабля жить не может. Настоящий командир должен еще в совершенстве владеть человековедением.

Легко ли, например, руководить вторым пилотом, если он старше тебя годами, если он считает себя обойденным по службе или если он хотя и молод, но не в меру строптив?.. Конечно, не легко. А надо!

Командир корабля никогда не утвердит своего авторитета, если будет произносить длинные, пусть совершенно справедливые, но не подкрепленные делом речи. Настоящий командир корабля самоутверждается работой: точной, чистой, расчетливой и смелой.

Командир корабля может отступить перед грозовым фронтом, перечеркнувшим маршрут, и вернуться на аэродром вылета. Это не повредит его авторитету, разумеется, если решение оправдано реальной обстановкой, а не выдуманными страхами.

Командир корабля может, не выбирая выражений, изругать своего бортмеханика даже за пустяковый недосмотр. Умный бортач не обидится и не пойдет

жаловаться по начальству. Механик знает: в авиации на строгость не жалуются.

Но если ты проспал и опоздал на вылет, а на разборе попытаешься сослаться на неисправность материальной части: дескать, забарахлили свечи или отказала гидравлика, лучше не попадайся на глаза своим подчиненным. Скорее всего экипаж ничего не скажет, но смотреть на тебя будут, как на картонного.

Командиром корабля трудно быть еще и потому, что люди, вместе с которыми ты отвечаешь за благополучный исход любого полета, очень не похожи друг на друга, потому что у каждого свои слабости, свои особенности, свои, как говорится, «заскоки». На земле эти сугубо индивидуальные свойства — личное дело каждого человека в отдельности. Но в воздухе хороший экипаж — одна воля, один мозг и полное взаимопонимание.

Пять пальцев — это всего лишь пятерня, более или менее ловкая, более или менее могучая, а вот пять пальцев, сжатых вместе, — это кулак! И давно уже замечено: средний экипаж во главе с хорошим командиром корабля может работать вполне успешно, а вот отличный экипаж в руках слабого командира на глазах утрачивает все свои достоинства и работает плохо.

Молодой командир корабля Василий Иванович Тонушкин осторожно брался за дело. Он не повышал голоса, прислушивался к подчиненным, упрямо гнул свою линию, не отказывался от любой работы и все время оценивал каждый свой шаг, каждый шаг своих подчиненных.

Две тысячи часов налетал на ЛИ-2 командир корабля Тонушкин. Это много! И ни одного прерванного полета, ни одного происшествия, ни одной, как принято говорить, предпосылки к происшествию.

Часто бывает так: чтобы показать мужество, находчивость, «красоту» летной профессии, люди, пишущие об авиации, уделяют повышенное внимание вынужденным посадкам, пожарам в воздухе, аварийным ситуациям. Слов нет, командир корабля, сбивающий

пламя с двигателя или производящий посадку на одну выпущенную ногу шасси, выглядит очень выигрышно.

Но не следует увлекаться! Командиры кораблей не гладиаторы, и их работа не имеет ничего общего с неустанной борьбой за жизнь. Чем меньше чрезвычайных происшествий, тем лучше. Чем меньше предпосылок к авариям, тем ближе к главной цели — полной, абсолютной безопасности полетов. Чем будничнее выглядит труд командира корабля, тем выше класс летчика.

Экипаж Василия Ивановича работал хорошо.

13

За долгие годы службы в гражданской авиации Василий Иванович достиг многого. Безаварийный командир корабля, опытный пилот среднеазиатских линий, чего же еще надо? Живи, радуйся! Накручивай новые и новые тысячи километров, вози людей, почту, срочные грузы, сознавая, что твой труд вливается в труд республики.

Все это верно. Но пришел 1956 год. И стал этот год особенным, во всяком случае, для Аэрофлота.

На воздушные трассы страны и международные линии вышел первый реактивный пассажирский самолет ТУ-104.

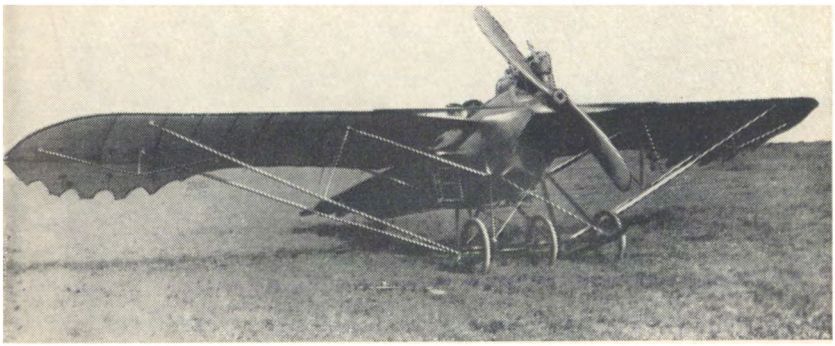
И сразу скорость возросла втрое. Это был грандиозный скачок вперед. Москва — Ташкент — три часа сорок минут; Москва — Париж — три часа пятьдесят пять минут; Москва — Дели — семь часов сорок пять минут...

Планета становилась меньше.

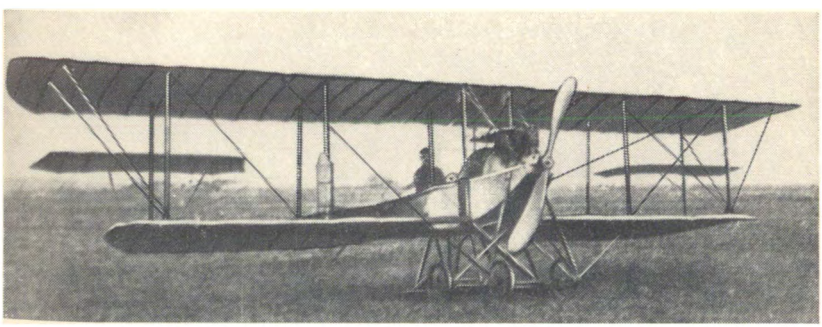
И опытным командиром корабля Тонушкиным овладело почти забытое мальчишеское беспокойство.

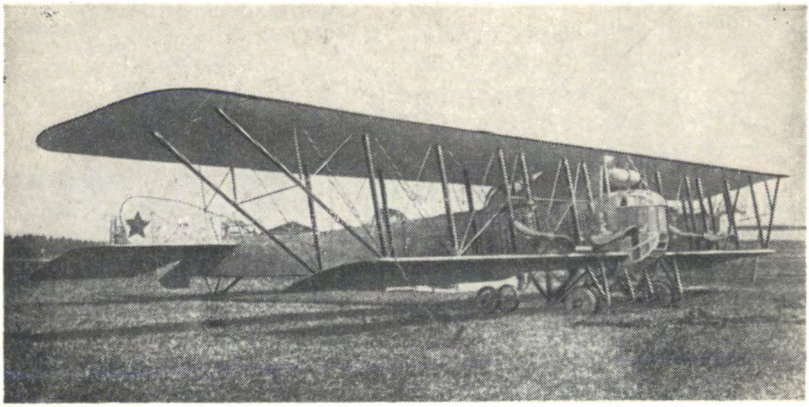
Кто-то прокладывает новые трассы. Кто-то свистит в черной ночи на невиданных в пассажирской авиации скоростях. Кто-то начал счет новому, реактивному времени. А ты?

Нет, он не ругал старый надежный ЛИ-2, он не

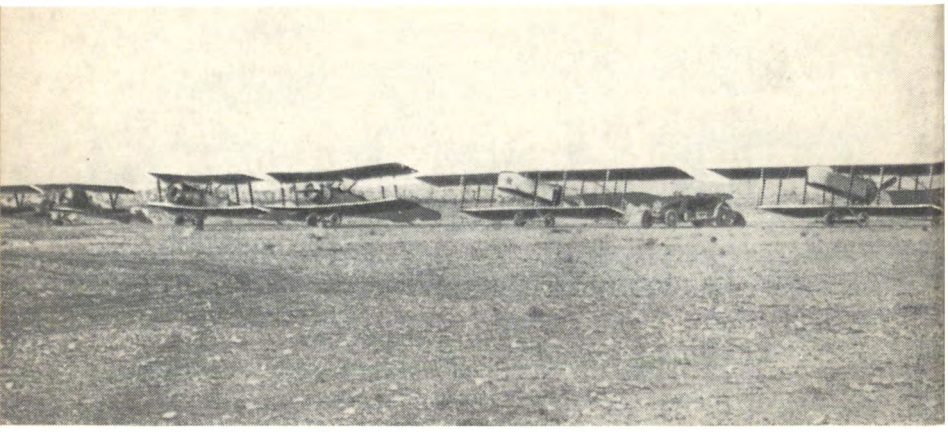


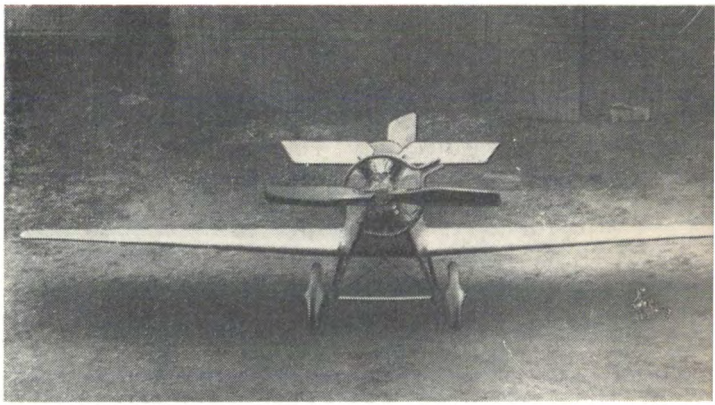
Кое-что от воздушного змея, кое-что от птицы, кое-что от велосипеда — так выглядели самолеты эпохи 1910—1912 годов.



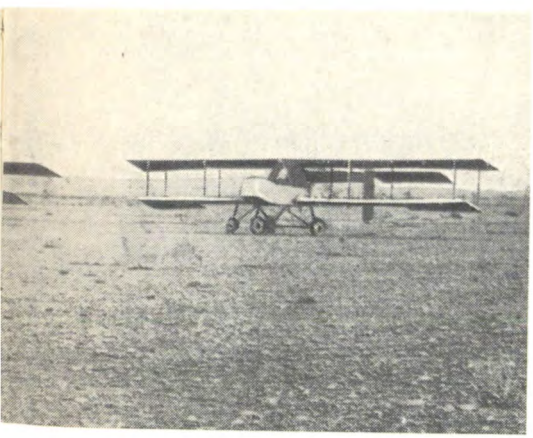


Легендарный «Илья Муромец» — предшественник всех тяжелых воздушных кораблей, прадедушка современных лайнеров.

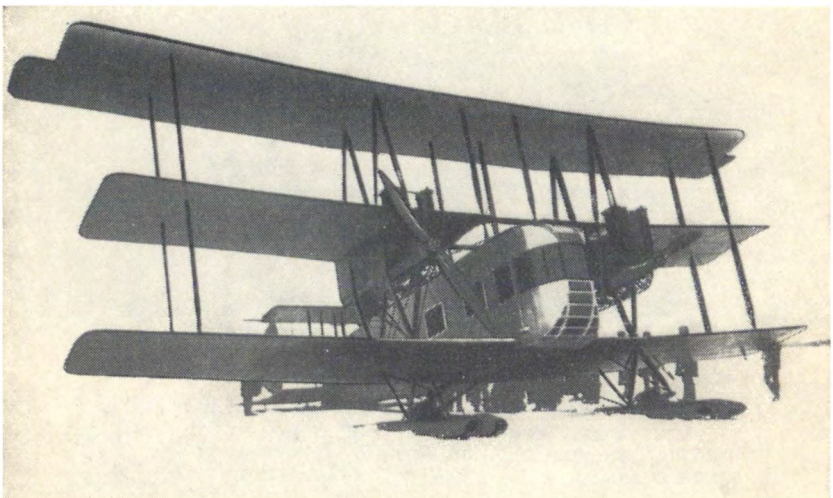




С этой машины начались и ТУ-104, и ТУ-114, и вся династия туполевских машин. Это первенец конструкторского бюро Андрея Николаевича Туполева, его звали АНТ-1, год рождения 1922-й.



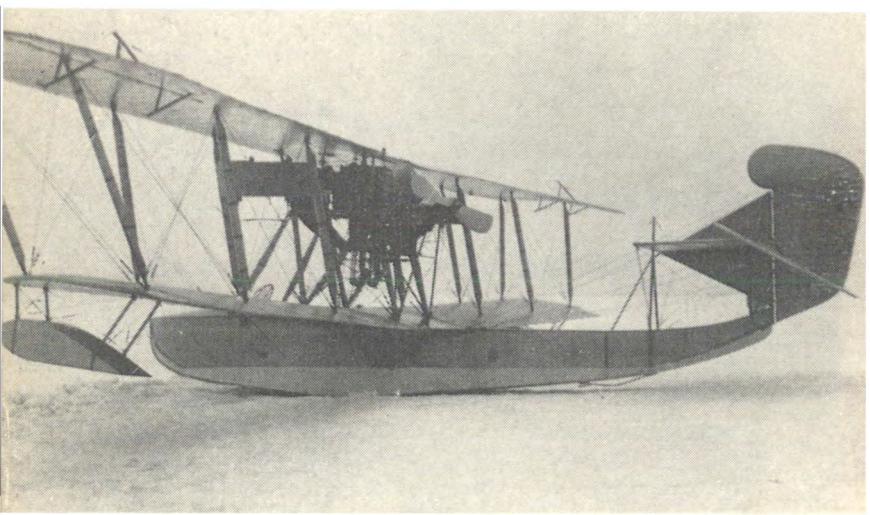
Аэродром времен гражданской войны.



На долгом и трудном пути исканий, пройденном конструкторами, было и такое «чудо» — самолет КОМТА (триплан).

АНТ-2. Чистый моноплан, металлическая конструкция — сорок лет назад это было откровением, сенсацией, сказочно смелым шагом вперед.

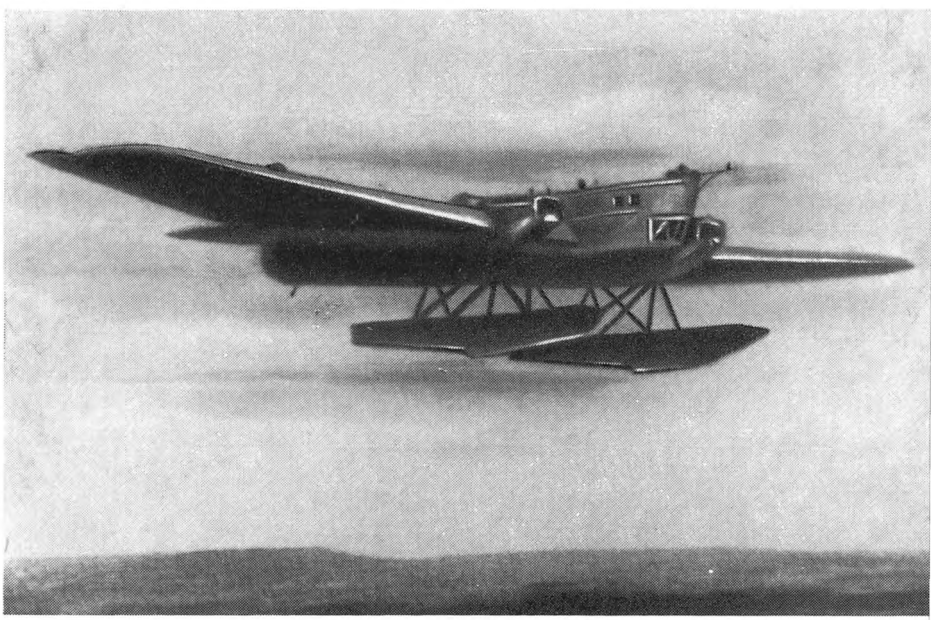
Летающая лодка М-9. Приглядевшись к этому снимку, можно без труда понять, почему было время, когда самолеты именовали «этажерками».



«Старшина», «кукурузник», «русс-фанера» — так крестили этот, один из самых удивительных самолетов. Он родился в 1927 году, наш славный У-2, он служил в годы Великой Отечественной войны, переименованный в ПО-2. Все боевые летчики Советского Союза начали свой путь с этой машины, сконструированной Н. Н. Поликарповым.

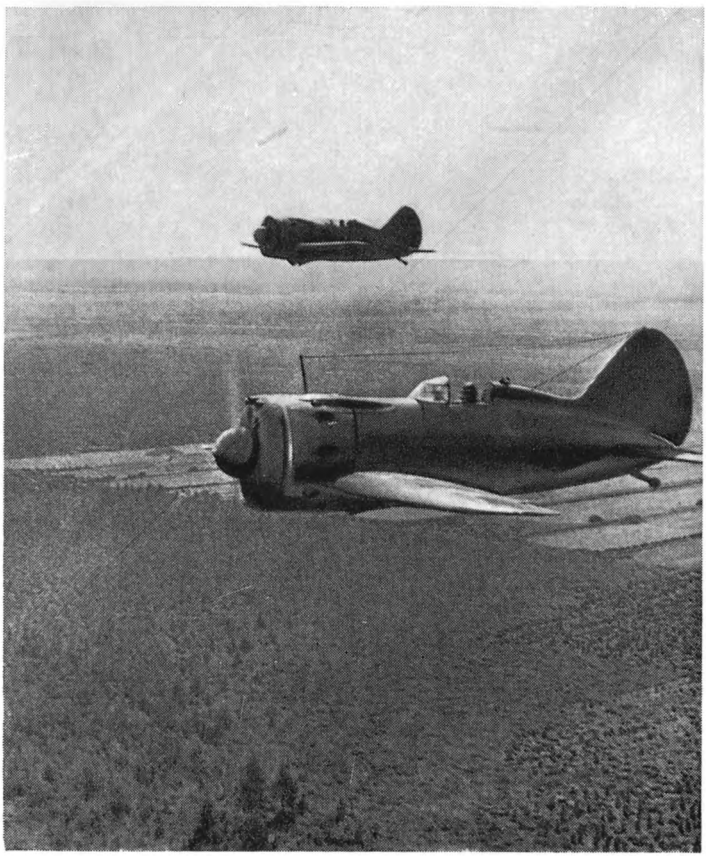
Р-5. Разведчик, трудившийся и на почтовых трассах, летавший в Арктику, выпускавшийся во многих модификациях и вариантах.

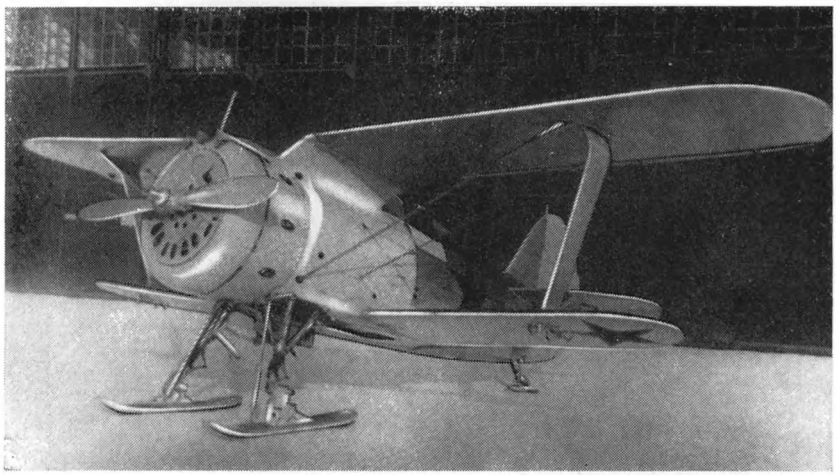
ТБ-1. Цельнометаллический бомбардировщик, один из первых тяжелых кораблей тридцатых годов. На фотографии — морской вариант машины.



ТБ-3. Старший брат ТБ-1. Эта машина совершила множество дальних и сверхдальних перелетов, побила не один авиационный рекорд. Первой произвела посадку в районе Северного полюса, доставив зимовщиков прославленной дрейфующей станции СП-1.

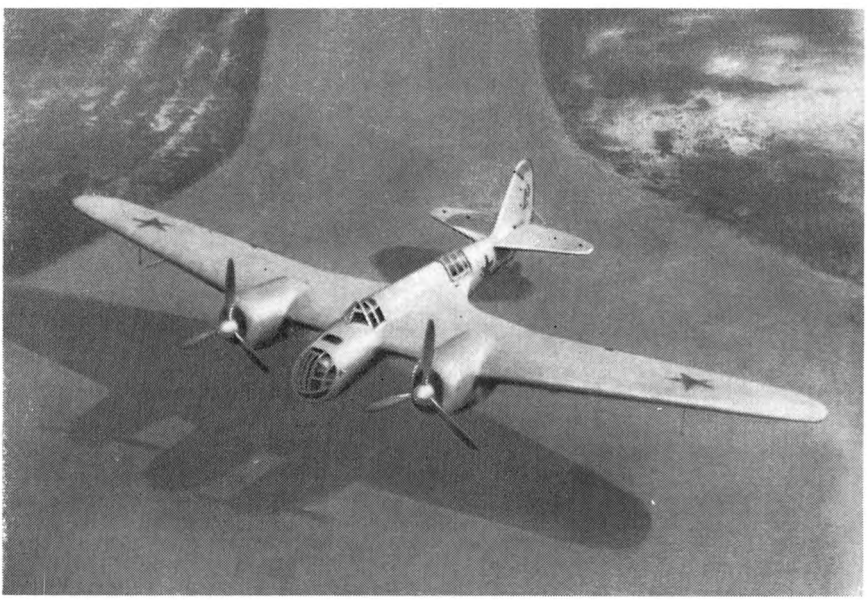
Истребитель И-16. Летчики называли эту машину «ишаком». «Ишак» прошел боевое крещение в испанском небе, успешно дрался над монгольской землей, он дожил в боевом строю до начала Отечественной войны.

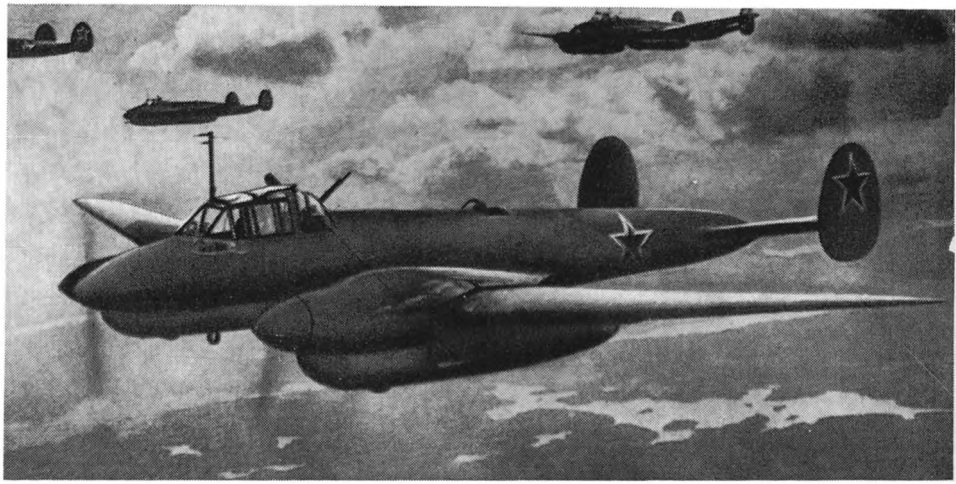




Истребитель И-153 — «чайка». Убирающееся шасси, благородные формы, высокая скорость и удивительная маневренность — вот отличительные свойства этого весьма популярного поликарповского самолета.

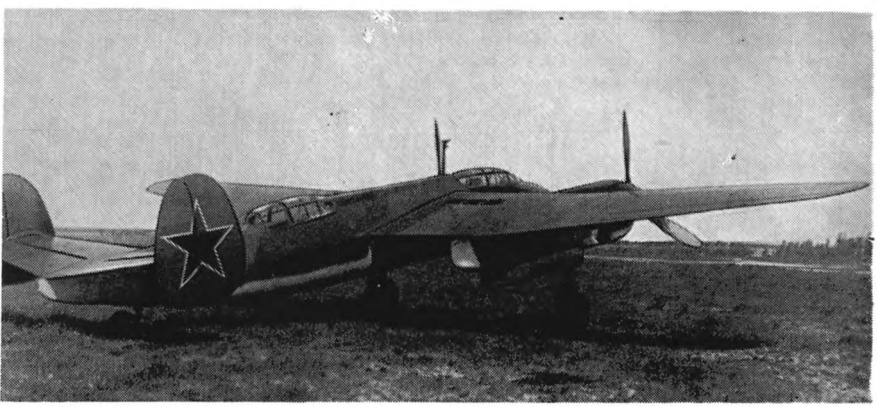
СБ — скоростной бомбардировщик. Обратите внимание на формы этой машины: самолет — сама грация.

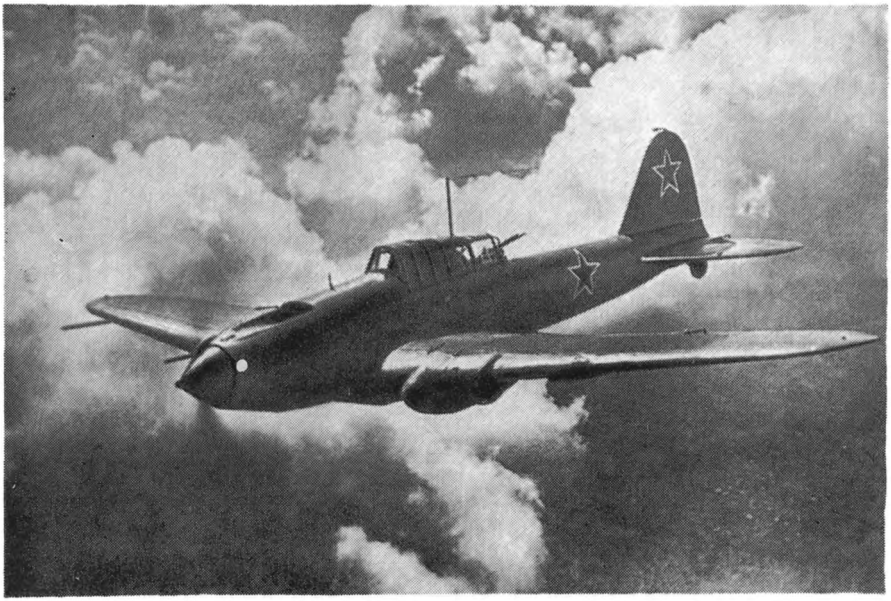




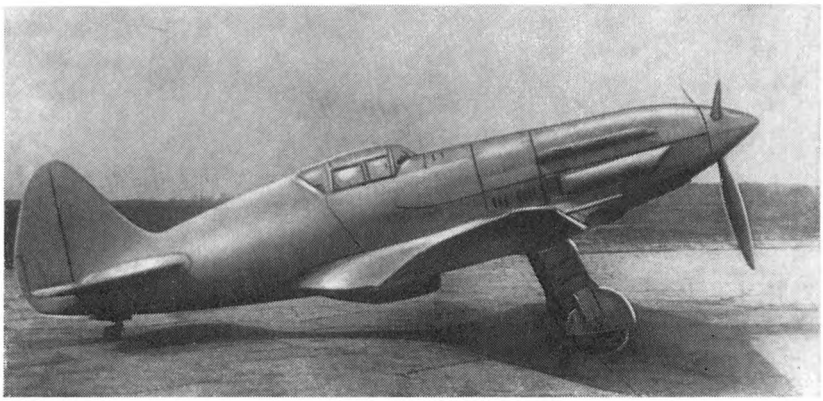
Пикирующий бомбардировщик ПЕ-2. В годы второй мировой войны «пешки» зарекомендовали себя с лучшей стороны: высокая скорость, мощный огонь, точное бомбометание. Конструктор В. М. Петляков.

ТУ-2. Фронтовой бомбардировщик, собрат и соратник ПЕ-2.





ИЛ-2. Самый известный самолет Великой Отечественной войны — грозный бронированный штурмовик С. В. Ильюшина. Немецкие захватчики окрестили эту машину «Черной смертью» («Schwarze Tod»); наши солдаты звали ее летающим танком.



Глава династии МИГов — МИГ-1. Создан в коллективе А. И. Микояна и М. И. Гуревича.

жаловался на судьбу, не завидовал реактивщикам. Просто решил: надо шагать дальше.

Конечно, он знал: первое, что предстоит сделать, — это отказаться от ставшего уже привычным положения командира корабля. Придется снова садиться за парту. Придется опять сдавать экзамены. Что ни говорите, это были жертвы, это было пусть временное, но все-таки отступление. И Василий Иванович решил отступать.

Взамен он получил скорость, место на острие стрелы, нацеленной в будущее, он ощутил темп нового, реактивного времени. А это кое-чего стоит!

Полтора года отлетал Тонушкин вторым пилотом на ТУ-104. И только после этого стал командиром реактивного лайнера.

Прошли еще два года, и Василий Иванович справил свой первый авиационный юбилей — десять лет летной работы.

Десять лет — это два миллиона преодоленных километров, тысячи часов налета, многие тысячи посадок. Это хмурые объятия прибалтийских туманов и жаркое дыхание Каракумов; это стальной блеск утренней Волги под ногами и зеленые бесконечные моря таежной Сибири; это улыбки Праги и неповторимый рассвет Москвы; это сотни страниц специальных книг и многие десятки труднейших экзаменов, тех, что сдаются перед столом очередной комиссии, и тех, что принимает у командира корабля словно сорвавшийся с цепи ветер или слепой снегопад, наглухо закрывающий посадочную полосу...

Жизнь Василия Ивановича не отмечена ни сенсационными газетными статьями, ни полными восторгов репортажами, ни торжественными встречами, равно как и торжественными проводами, он не осыпан орденами и медалями.

И все же жизнь удостоила его двумя высшими степенями авиационного достоинства: летчик первого класса Василий Иванович Тонушкин — обладатель огромного опыта. Он безаварийный командир корабля.

Награды эти ему никто не давал, он сам взял их

у земли, у неба, у жизни. Взял десятью годами настойчивого труда, постоянством, сдержанностью, трезвой работой.

Вероятно, именно эти высшие степени авиационной доблести и оказались решающими, когда в 1959 году Василий Иванович получил новое назначение — на ТУ-114.

14

О летных способностях ТУ-114 будет еще рассказано. А пока замечу только, что в 1959 году ТУ-114 был самой большой пассажирской машиной в мире.

ТУ-114 легко перешагивал через материки, пересекал океаны. Это было самое последнее слово авиационной техники, пожалуй даже немножко чудо.

На ТУ-114 Василий Иванович впервые слетал в Нью-Йорк, много раз побывал в Хабаровске, садился в Париже, Берлине, Бразилиа, Гаване, Вашингтоне, Дели.

Опыт дальних полетов незаметно внес совершенно новые нотки и интонации в рассказ Тонушкина о работе. Когда он говорит, что по дороге на Кубу его машина поднимается сперва к северным широтам, оставляет на правой руке Мурманск, а потом, развернувшись влево, летит к северной Атлантике, это звучит так, будто старый москвич объясняет приезжему, как пройти от Белорусского вокзала в Оружейный переулок: «Сначала перейдете улицу Горького, потом все прямо, прямо, прямо и перед самой площадью Маяковского (памятник остается справа) поворачивайте налево...»

Я думаю, что масштабы земли для командира такого корабля, как ТУ-114, и на самом деле представляются резко сократившимися. Действительно, все в мире стало теперь близким: ведь в конечном счете дальности измеряются не линейными километрами, а реальной скоростью преодоления пространства.

О «новой географии» Тонушкин рассказывал строго деловито. И только один раз я услышал в его го-

лосе что-то напоминающее восторг: «21 марта 1961 года я впервые пересек экватор...»

Конечно, экватор просто невидимая линия и пересечь ее не труднее и не легче, чем любой другой условный рубеж. И все-таки экватор — это экватор! Есть еще в мире понятия, которые не могут не волновать людей. Экватор, тропики, полюсы — это координаты отсчета человеческого мужества, настойчивости, упорства. В эти координаты вписаны имена Колумба и Магеллана, Амундсена и Пири, Беринга и Седова, Чкалова и Поста, Бадигина и Лухманова...

Нет, не так это просто — заглушить «музу дальних странствий». Не так это просто — забыть свое мальчишество!

Впрочем, ТУ-114 подарил Василию Ивановичу не только «географические открытия», машина эта свела и познакомила его с самыми разными, порой очень неожиданными и по-настоящему интересными людьми.

Пассажирами Тонушкина были космонавты Павел Романович Попович и Андриян Григорьевич Николаев, поднимались в кабину его корабля ученые, министры, актеры, прославленные генералы и известные футболисты.

И были совсем особые встречи.

Где-нибудь в Бразилиа на аэродром устремлялись толпы незнакомых людей. Шли часами, выстраивались в километровые очереди. Посмотреть советский самолет! Для них ТУ-114 был Советским Союзом, экипаж — советским народом.

И летчики превращались волею этих чужих людей в полномочных представителей своей Родины, в дипломатов, в лиц, ответственных решительно за все хорошее и плохое, что происходило на нашей земле.

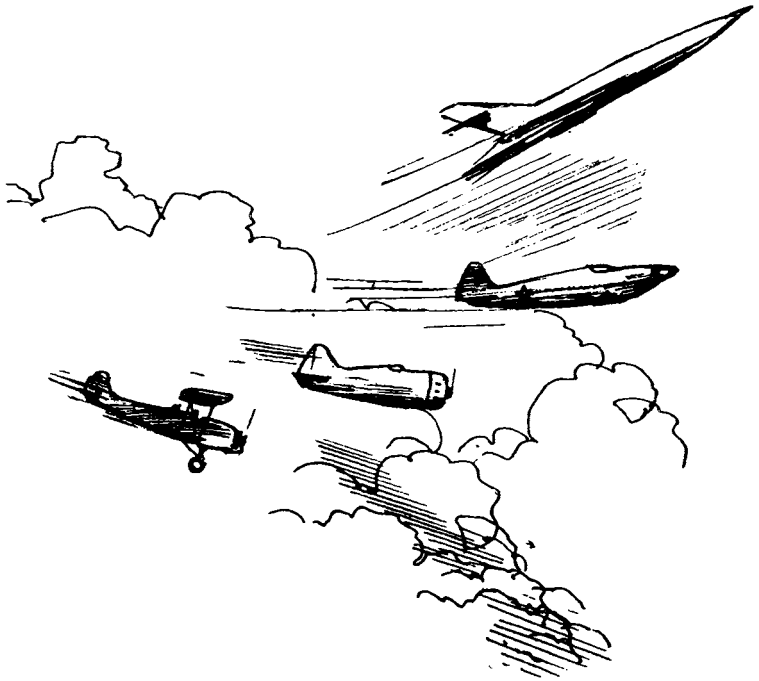
Надо было часами пожимать руки гостей, улыбаться и отвечать, отвечать, отвечать на самые невероятные порой вопросы.

Быть сыном своей земли, и не просто сыном, а верным, любящим, преданным, образованным, находчивым, честным — это тоже, оказывается, обязанность командира корабля.

Я «расписал» послужной список командира корабля Василия Ивановича Тонушкина, заботясь в первую очередь о точном изложении фактов и еще о том, чтобы читатель увидел: командирами кораблей не родятся, командирами кораблей становятся.

За плечами каждого командира корабля длинный путь. Путь вверх со ступеньки на ступеньку, от простого к сложному. И лифтов на этом восхождении нет. От начала до конца надо идти собственным ходом.

Здесь расстанемся на время с Василием Ивановичем Тонушкиным. Остановимся на «занятой высоте» и попробуем окинуть беглым взглядом «всю авиационную лестницу», от первых ее ступеней до самой верхней площадки. Такой взгляд должен помочь понять многое.



НЕБО БЕЗ АНГЕЛОВ

◇

ГЛАВА ВТОРАЯ

Глава эта не исторический очерк возникновения, развития и становления летного дела. Браться за такую глыбу не позволяет прежде всего объем книги. К тому же история авиации столько раз подвергалась «усовершенствованиям» и «улучшениям» (то в пользу одних, то в угоду других тенденций), что я просто не рискую полагаться на весьма противоречивые, а подчас взаимоисключающие источники. По этой же причине постараюсь избегать столь опасных утверждений, как «первый», «самый первый», «раньше всех» и так далее. Тем более что не в утверждении приоритетов и не в свержении авторитетов вижу свою цель. Просто хочу дать будущим командирам воздушных кораблей хотя бы некоторое представление об их предшественниках, о том, что сделали они для будущего.

1

Летное дело началось с мечты. Мечта была предельно простой и на всех языках формулировалась одинаково: летают же птицы, чем человек хуже? И люди строили крылья: склеивали несущие плоскости из птичьих перьев, мастерили из лозы, обтягивали хрупкие скелеты шелком, бумагой, тонкой кожей...

Взмах, взмах, еще взмах... и падение... Так было

много раз. Небо не хотело принимать человека. Люди упорствовали, и небо тоже упорствовало.

«Человек не птица, крыльев не имать. Аще же приставит себе аки крылья деревянны — против естества творит... За сие содружество с нечистой силой отрубить выдумщику голову... А выдумку, аки дьявольской помощью снаряженную, после божественной литургии огнем сжечь». Так повелел царь Иван Грозный, и «смерд Никитка, боярского сына Лупатова холоп», соорудивший себе «крылы иршиневы», был казнен.

Убить человека — просто. Убить мечту — нельзя: «Мечта — это как дорога. Не было и тропы, а прошли люди, и стала дорога», — так сказал один восточный мудрец.

Люди шли.

Легенды, сказанья, фольклор всех стран мира создали «авиацию» раньше, чем оторвался от земли первый человек.

Люди летали на мифологических крыльях, люди запрягали в воздушные колесницы орлов и драконов, люди поднимались за облака на сказочных коврах-самолетах... Кстати, обратите внимание: само слово «самолет» родилось сначала в сказке и только через много-много веков легло строгой голубоватой подписью под чертежом крылатой машины.

Дороги еще не было, но люди уже шли.

Великий Леонардо оставил в своих чертежах наброски летательного аппарата. А сколько неизвестных, неоткрытых гениев пытались строить, моделировать, хоть как-то рассчитать крылья человека...

Чему же учит опыт великих и безвестных победителей и пораженных? Дорога, настоящая дальняя дорога начинается мечтой, игрой воображения, дерзанием. Это первое. И второе: даже самая вдохновенная мечта не дает осязаемых плодов до тех пор, пока она не может опереться на прочные, совершенно достоверные знания.

Так было, так есть и так будет.

2

С крыльями долго не ладилось. И тогда люди обратили внимание на обыкновенный дым. Действительно, отрывается же от земли дым, плавают же в бесконечной небесной сини невесомые снежно-белые облака. Отчаяние заставляло искать обходные маневры. Раз крылья отказываются служить человеку, не попробовать ли сначала поплыть по небу?

Братья Жак Этьен и Жозеф Мишель Монгольфье — французские бумажные фабриканты, просвещенные люди своего времени — знали совершенно точно: горячий воздух легче холодного. Пожалуйста, не улыбайтесь! Вам, современникам Эйнштейна, Иоффе, Бора, Курчатова, подобные утверждения представляются, конечно, забавными.

Но ведь братья Монгольфье жили в конце XVIII века. И согласитесь, что последние двести лет мир не стоял на месте.

Жак Этьен и Жозеф Мишель рассуждали просто и дерзко: если горячий воздух заключить в некоторый объем, то у снаряда возникнет сплавная сила и снаряд должен полететь. Далеко ли, высоко ли, устойчиво или неустойчиво — об этом они поначалу не думали. Важно, что полетит! Нужно было только не перетяжелить оболочку, нужно было сделать так, чтобы вес оболочки не оказался больше сплавной силы летательного аппарата, иначе вся затея погибнет не родившись. Монгольфье взяли самую прочную и самую тонкую бумагу, склеили мешок, остроконечный вверху, с открытой горловиной внизу. Наполнили мешок горячим дымом. И снаряд полетел. Это было 5 июня 1783 года.

19 сентября состоялся второй полет. На этот раз с пассажирами. Судя по одним историческим источникам, экипаж состоял из петуха, кошки и козленка, судя по другим свидетельствам — из петуха, барана и утки.

Историк утверждает, что после полета барану было присвоено новое гордое имя «Монт-о-сьель» — «Поднимавшийся в небо». Говорят, барана поселили

в королевском скотном дворе, назначив ему пожизненное казенное содержание.

Прав историк или не прав — сегодня это уже не так важно. Детали только украшают историю, а двигают ее принципы, события и логика.

Логика требовала: в следующий полет должен отправиться человек.

Но кто?

Король Франции Людовик XVI решил: пусть первым летит приговоренный к смерти преступник. Вернется живым — его счастье, не вернется живым — значит такова воля божья. Король был гуманен — он не хотел рисковать жизнью своих верноподданных. А преступник так и так обречен. Но верноподданные рассудили иначе.

Ко двору примчался Пилатр де Розье (по одним данным — парижский аптекарь, по другим — начинающий ученый-физик). Де Розье взмолился: «Человечество никогда не простит, ваше величество, что первым покорителем воздушного океана станет преступник, ваше величество, умоляю, позвольте лететь мне».

Людовик поколебался, но разрешил.

И тогда немедленно сыскался второй пилот — маркиз д'Арланд. Вот несколько слов из его воспоминаний:

«Мы тронулись в 1 час 54 минуты. Зрители были спокойны. Думая, что они испугались, я махал рукой. Де Розье закричал мне: «Вы ничего не делаете, и мы не двигаемся». Я зашевелил огонь на решетке, и мы приблизились к реке. Де Розье закричал опять: «Посмотрите на реку. Мы сейчас упадем в нее!» И мы опять пошевелили огонь, но все еще продолжали оставаться над рекой. Тут я услыхал звук в верхней части шара, точно он лопнул. Я закричал своему спутнику: «Вы там что, танцуете!» В шаре было много дыр, и, схватив бывшую при мне мокрую губку, я закричал, что мы должны спускаться. Однако мой спутник заявил, что мы находимся над Парижем и должны пересечь его. Поэтому мы еще раз пошевелили огонь и повернули на юг, пока не пере-

летели Люксембург. Тут мы затушили огонь, и шар быстро опустился» [1].

И еще одно документальное свидетельство этого полета. О подвиге Пилатра де Розье и маркиза д'Арланда «Московские ведомости» сообщали так:

«Они не весьма устали, но очень вспотели от жары и нуждались в перемене белья. Пилатр де Розье нуждался еще в новом сюртуке, так как сюртук, снятый им в дороге, был разорван на куски зрителями, на память об историческом полете».

Этот полет продолжался около двадцати минут. Дальность его составила всего девять километров. Дата события — 21 ноября 1783 года...

Что ж это — седое прошлое? Страничка истории? Думаю, что так и не так. Все зависит от точки зрения. Пожалуй, этот робкий шаг в большое небо человечества характерен прежде всего тем, что полет — это работа!

И еще — шаг этот совершенно точно указывает: летать надо не только хотеть, но и непременно уметь. А уменье начинается с предвиденья.

Пилатр де Розье знал совершенно точно: пока поддерживается огонь, подъемная сила в шаре не убывает; д'Арланд запасся мокрой губкой потому, что ожидал прожогов оболочки и приготовился их ликвидировать...

Монгольфьеры — так называли шары братьев Жака Этьена и Жозефа Мишеля — залетали. И надо сказать, по тем временам они залетали хорошо. Из пятисот первых воздухоплавателей на протяжении целых семидесяти пяти лет убилось только десять. И первой жертвой летного дела оказался Пилатр де Розье. Он погиб спустя два года после своего первого полета.

На месте падения, в Булони, и поныне высится скромный белый памятник.

---

[1] Тернер, Чарльз, Борьба за крылья. М. — Л., 1929 (пер. с англ.).

3

Однако все воздушные шары, как ни высоко они подняли потолок человечества, обладали общим недостатком. Шары плавали, и поэтому их дорогами небо распоряжалось само. Куда дул ветер, туда летел шар, а если не было никакого ветра, шар зависал на месте или кружил, подхваченный легкими воздушными течениями.

Шары могли быть построены более или менее удачно, им можно было придать большую или меньшую подъемную силу, а следовательно, и грузоподъемность, шары можно было обезопасить при старте и приземлении, но как было заставить их передвигаться по заданным трассам?

Нужен был двигатель и нужен был воздушный гребной винт.

Летучий шар, превращенный в летучую сигару, гребной винт, подобно судовому винту толкающий летательный снаряд по заданной траектории, породили новую машину — дирижабль.

Это даже не страница, а пухлый том в истории развития летного дела. Тем, кто заинтересуется дирижаблем, предстоит любопытный экскурс в прошлое. Мне же хочется извлечь из глубин прошлого только одно имя.

Альберто Сантос-Дюмон родился в Бразилии в 1873 году. Он был сыном весьма богатых родителей. Он был увлекающимся человеком. Он был... впрочем, не стоит прибегать к голословным оценкам.

Итак, в конце минувшего века бразилец Альберто Сантос-Дюмон появился в Париже. Он быстро научился летать на воздушном шаре. Между прочим, горячий бразилец особенно увлекался маленькими воздушными шарами. Шарами-карликами. Затем он начал строить дирижабли. Строил, летал, терпел аварии, и снова строил, и снова летал, и опять бился. Его не могли остановить никакие расходы (впрочем, тут бóльшая заслуга принадлежала не ему, а его предкам), его не могли поколебать никакие неприят-

ности (вот это уж, безусловно, его личная заслуга), его не в состоянии были огорчить никакие насмешки, а надобно заметить, что Сантос-Дюмон сделался вскоре постоянной мишенью всех лучших карикатуристов Франции (и это тоже, естественно, его личная заслуга!).

В конце концов 19 октября 1901 года он обогнул на своем дирижабле Эйфелеву башню, освоил управляемый полет аппаратов легче воздуха и пришел к точному заключению: будущее авиации принадлежит крылатым машинам!

Позже он стал одним из знаменитейших самолетостроителей и пилотов своей эпохи. Но это случилось позже.

Изучая наследие Сантос-Дюмона сегодня, приходишь к неожиданному и неустаревшему поныне выводу: путь в небо требует настойчивости, и не слепой, а осознанной. Летчику мало достигнуть чего-то, не менее важно понять: сколь ценно то, чего ты добился.

И если путь оказался ложным, если цель дается в руки слишком дорогой ценой, если можно завоевать большее с меньшими затратами сил, с меньшим риском, надо иметь в себе довольно мужества, чтобы признаться: я приобрел опыт, который говорит: «усилия были направлены по ложному пути». И начинать все сначала...

Вот почему я и вспомнил о Сантос-Дюмоне. Дирижаблестроителей было много. И не один Сантос-Дюмон упорствовал, терпел поражения и отступал. Однако его судьба, пожалуй, ярче всех других судеб показывает: человек неба должен быть еще и судьей. Строгим, мужественным, бескомпромиссным судьей самому себе.

4

Конец века. Бесконечен поток патентов и заявок на патенты. Люди самых различных профессий, самой несхожей судьбы, самых крайних темпераментов, ученые и едва овладевшие грамотой фантазеры пы-

таются подарить человечеству крылья. Нет никаких возможностей даже вкратце пересказать содержание наиболее любопытных проектов. Думаю, не ошибусь, если назову главным камнем преткновения двигатель. Крылья (более или менее удовлетворительные) уже проглядывают, уже, как говорится, светят, а вот настоящего двигателя нет.

И поэтому так волнует документ, долгие годы хранившийся вовсе не в авиационном архиве. Впрочем, сначала документ, а потом комментарии.

«Находясь в заключении, за несколько дней до своей смерти, я пишу этот проект. Я верю в осуществимость моей идеи, и эта вера поддерживает меня в моем ужасном положении. Если же моя идея после тщательного обсуждения учеными-специалистами будет признана исполнимой, то я буду счастлив тем, что окажу громадную услугу родине и человечеству; я спокойно встречу тогда смерть, зная, что моя идея не погибнет вместе со мной, а будет существовать среди человечества, для которого я готов был пожертвовать своей жизнью».

Так писал Николай Кибальчич 23 марта 1881 года. Он был приговорен к смертной казни за покушение на царя. Его проект и сопроводительная записка пролежали в архиве жандармского управления вплоть до Октябрьской революции. А идея отважного народовольца была прогрессивной! Более того, в своей основе она предвосхитила реактивные двигатели второй половины XX века.

Людям авиации нельзя не знать и не чтить имя Николая Кибальчича, наши крылья выросли и на его крови, и на его убежденности, и на его правде.

5

Конец века. В Германии вышла книга исследователя, теоретика и планериста Отто Лилиенталя «Полет птиц как основа искусства воздухоплавания». Уже в ту раннюю пору летного дела, не дождавшись

рождения достаточно легкого, мощного и надежного двигателя, Лилиенталь начал планировать на крыльях своей конструкции. Он затаскивал крылья на подходящий холм, надевал их на себя и слетал со склонов. Вот что сказано в этой книге:

«Искусство требует упражнения. Вначале высота должна быть умеренной и крылья не слишком широки, иначе ветер скоро покажет, что с ним шутки плохи.. Для тех, кто начал с незначительной высоты и постепенно увеличивал ее, равно как и пролетаемое расстояние, овладевая таким образом постепенно управлением аппарата, нет никакой опасности в перелете через самые глубокие пропасти. Тому, кто никогда не летал, трудно представить себе наслаждение от этого ощущения. Сознание опасности исчезает, так как мы знаем по опыту, как можно управлять воздухом».

В свое время Отто Лилиенталя посетил Николай Егорович Жуковский. Отец русской авиации чрезвычайно высоко оценил заслугу своего немецкого коллеги.

Не буду повторять общеизвестных комплиментов в адрес Отто Лилиенталя, хотя они, конечно, заслуженны, выстраданы этим выдающимся инженером. Скажу лишь о том, что, на мой взгляд, чрезвычайно важно для будущих летчиков. Отто Лилиенталь утвердил принцип, на котором и поныне держится вся сложная система летного обучения: от простого к сложному. Терпение. Постепенность. И еще раз терпение. Не изменяйте этому принципу, и небо вам непременно покорится.

6

У Лилиенталя было много последователей и продолжателей. Пожалуй, наиболее удачливыми оказались братья Вильбур и Орвиль Райты. За три года они прошли весь планерный путь Лилиенталя. Они оснастили свой безмоторный аппарат двигателем.

Они оторвались от земли и полетели над холмами Кити-Хаука.

Вильбур Райт писал:

«Чтобы научиться ездить верхом, существуют два способа: один из них заключается в том, чтобы вскочить на лошадь и на практике выучиться отвечать на ее движения и скачки. Другой способ рекомендует наблюдать за лошадью, сидя на заборе, и потом обдумать, как и что надо делать, чтобы удержаться на ней. Второй способ, конечно, безопаснее, но среди хороших наездников большинство училось первым способом. То же самое можно сказать и о летательном аппарате. Чтобы избежать опасности, надо сидеть на заборе и наблюдать полет птиц. Но если вы действительно хотите научиться, вам надо сесть в самолет и на практике ознакомиться с его особенностями» [1].

Глубоко уважая автора этих строк, великолепно понимая меру подвига Райтов, начавших свой летный путь не в нормальном, а, я бы сказал, в обратном порядке: сначала братья были летчиками-испытателями, позже — летчиками-инструкторами и только еще позже — просто летчиками, я все же позволю внести некоторое уточнение в эти весьма образные строчки старшего Райта: для достижения успеха в авиации важно не пересидеть на заборе, не задерживаться на нем слишком долго, но, так сказать, некоторый «созерцательный» этап необходим. А в остальном я вполне согласен с Вильбуром Райтом: «что практика — это ключ к успеху в авиации».

7

В 1902 году известный английский ученый Уильям Кельвин говорил: «Очень далек день, когда человеческие существа смогут летать, как птицы».

---

[1] Тернер, Чарльз, Борьба за крылья. М. — Л., 1929.

Человеческие существа тем не менее полетели.

Несколькими годами позже, когда уже невозможно было отрицать очевидности, Кельвин продолжал утверждать, что «полет возможен только как единичный подвиг, который далеко не может быть доступен каждому».

О чем свидетельствуют эти исторические факты? Проще всего, конечно, подвергнуть осмеянию заблуждения Кельвина. Проще, да! Но не умнее всего. Я думаю, что это бесполезная затея — отнимать у человека право на ошибку. Разумнее заранее учитывать возможность ошибки. Вот это я бы очень советовал запомнить тем, кто еще только будет летать. И особенно тем из завтрашних летчиков, кому доведется вознестись по крутым ступеням «иерархической» «авиационной лестницы».

8

Начало века, начало нового тысячелетия стало героической порой развития летного дела.

Читаю и перечитываю дошедшие до нас строки самих пионеров-авиаторов и строки, посвященные им.

«Целые месяцы работы требуются для того, чтобы открыть какой-нибудь закон, принцип или даже ничтожную деталь. Только после такой длительной, кропотливой проработки можно уже передавать свои выводы другим. Ланглею понадобилось два года, чтобы убедиться в том, что центр давления движущегося самолета нисколько не совпадает с геометрическим центром. А мне эту истину Фербер объяснил и доказал в пять минут, с помощью клочка бумаги, порхающего по воздуху», — это голос Фармана.

«Невозможно сосчитать количество несчастных случаев, бывших с Блерио. Говорят, их было пятьдесят. Несмотря на это, когда Блерио окончательно установил тип своего самолета,

перелетел канал[1] *и объявил, что он покончил с показательными полетами и отныне посвятит себя исключительно строительству самолетов, нашлись люди, которые его осудили и упрекали в трусости».*

«Я начал свой полет от берега спокойно и равномерно. У меня не было страха. Прошло десять минут. Я оборачиваюсь, чтобы проверить, в правильном ли направлении я лечу, и поражаюсь — ничего не видно... Я предоставляю возможность своему аэроплану самостоятельно выдерживать курс, мне безразлично, куда он летит. Это продолжается десять минут. Я не поднимаюсь и не падаю, я не возвращаюсь и через двадцать минут после того, как покинул французский берег, вижу серые скалы Дувра...»[2]. *Это голос самого Луи Блерио.*

25 июля 1909 года на своем моноплане № 11 он перелетел Ла-Манш. Взлет — 2 часа 41 минута. Посадка — 3 часа 13 минут. Время полета — 32 минуты. Путевая скорость — 72 километра в час.

«В сентябре 1910 года летчик Паризо ранним утром поднялся в предместье Парижа на биплане Фармана, взяв с собой пассажира. Он рассчитывал спуститься на безлюдной по утрам улице Инвалидов. Но, к несчастью, в последнюю минуту откуда-то появились две повозки, которые помешали спуску. Паризо, стараясь не зацепить повозок, сломал два уличных фонаря. Этот инцидент вызвал много шума...

Предприимчивый Паризо был наказан за десять преступлений сразу: полиция постаралась подвести его под все имеющиеся правила уличного движения. Он был оштрафован за отсутствие номера на самолете, за отсутствие предупредительного сигнала, за отсутствие серой кар-

---

[1] Речь идет о перелете через Ла-Манш. — *А. М.*

[2] Терие р, Чарльз, Борьба за крылья. М. — Л., 1929.

точки, обязательной для всякого парижского экипажа, за ввоз мотора без разрешения, за повреждение общественной собственности, за привлечение толпы и за многое другое».

Задумчивые и веселые строки. Героические и будничные. В документах прошлое обретает не только зримость, но и вкус, и цвет, и аромат времени. Надо быть безнадежно тупым или совершенно бессердечным, чтобы не оценить по достоинству истинное значение этих первых, очень трудных, романтических и неизбежно коротеньких шагов в небо.

И вдруг словно горячий удар хлыстом. Словно крик раненого, обиженного человеческого сердца:

«Нужда с детства измучила меня. Приехал во Францию. Надо мной все издевались, у меня не было ни одного франка. Я терпел, думал — полечу, оценят. Прошу Ксидиаса дать больному отцу сорок рублей — дает двадцать пять. Оборвался. Прошу аванс 200 рублей, дают 200 франков. Без денег умер отец. Без денег Ефимов поставил мировой рекорд. Кто у нас оценит искусство? Здесь милые ученики уплатили за меня 1000 франков — спасибо им. Фарман дал 500 франков. Больно и стыдно мне, первому русскому авиатору. Получил предложение в Аргентину. Собираюсь ехать. Заработаю — все уплачу Ксидиасу... Если контракт не будет уничтожен, не скоро увижу Россию. Прошу вас извинить меня. Ефимов» [1].

Это телеграмма первого русского летчика Одесскому аэроклубу.

Ксидиас — деловой человек, денежный мешок. Он финансировал поездку Ефимова во Францию, вынудив его подписать грабительский контракт.

Несколько строчек, всего несколько строчек. Но и через полвека они больно ранят воображение. Горь-

[1] Тернер, Чарльз, Борьба за крылья. М. — Л., 1929.

кая моя родина, сколько раз платила ты черной неблагодарностью лучшим своим сынам! Сколько раз умилялась и раболепствовала перед чужими героями и не хотела признавать своих. А Михаил Никифорович Ефимов был удивительным человеком. Выучившись летать почти «вприглядку», он начал путь профессионального авиатора целой серией выдающихся мировых рекордов.

Он не уехал в Аргентину. Он вернулся в Одессу. И до конца служил своему талантливому, многострадальному, обездоленному народу. Он погиб на земле. В белогвардейском застенке. Его замучили насмерть. Замучили за то, что он остался предан своему новому красному небу.

Стыдно и больно — Ефимову нет памятника. Нет до сих пор.

Хочется верить, что эта несправедливость будет непременно исправлена, и еще хочется сказать тем, кто придет в авиацию: когда наступит ваш день, когда руки ваши ощутят холодок самолетных штурвалов, воздайте должное всем, кто оставил вам в наследство наше огромное, наше бескрайнее небо.

9

Первая мировая война сформировала авиацию. Крылатые экспериментальные и спортивные машины превратились во вполне реальную боевую силу. Это формирование проходило далеко не гладко — немало было пролито крови, еще больше пота. И все же ребенок очень быстро превратился в подростка.

Подчинение армии наложило неизгладимый отпечаток на воздушные силы. Самолеты были распределены на звенья, звенья сведены в отряды и эскадрильи, отряды и эскадрильи образовали полки и эскадры, позже появились авиадивизии, авиакрылья и целые воздушные армии. На плечи пилотов легли погоны. И хотя летчики долгое время оставались еще «аристократами», привилегированным армейским сословием, небо стало подчиняться уставам, наставлениям и прочим регламентирующим документам.

С тех пор авиационный парк непрерывно растет. Увеличивается численность личного состава. Меняется материальная часть. Самолеты наших дней так же не похожи на своих предшественников, как не похож красавец аист, например, на какого-нибудь ископаемого птицеящера. Но неизменным остался в авиации воинский дух, внесенный на аэродромы в годы первой мировой войны. Дисциплина не всегда приятна, но обязательна для всех; строгая подчиненность; четкое разграничение обязанностей — без этого невозможно представить себе ни одного аэродрома. Вот почему, прежде чем будущий пилот узнает радость полета, прежде чем он испытает захватывающее ощущение скорости, задолго до того, как он увидит высокое-превысокое темно-фиолетовое небо стратосферы, ему приходится знакомиться со старшиной, изучать дисциплинарный устав, привыкать приветствовать старших с приличествующей авиационной лихостью, забывать такие знакомые с детства обороты, как: «мне не хочется», «сегодня у меня нет настроения», «ах, оставьте в покое!..»

Пишу эти строки и вижу молодое задумчивое лицо читателя, завтрашнего пилота, будущего командира корабля. Вероятно, многое представлялось человеку совсем иначе: проще, возвышенней, героичней.

И в этом нет ничего удивительного — издалека не видны детали. Издалека удается схватить только контуры, цвет, масштаб привлекающего внимание предмета. Но стоит приблизиться к цели, и глаза различают множество неожиданных черточек, штрихов, точек. Не все подробности радуют, не все настраивает на оптимистический лад. Но это не страшно, не страшно тому, кто сумеет не утерять главного — чувства масштаба.

Возвращаясь в прошлое, рассказывая о давно минувшем, рисуя, так сказать, пройденные авиацией этапы, я хочу помочь молодым уловить это чувство масштаба.

Да, конечно, не все подробности радуют, но какая дорога открывается, если глянуть вдаль, если охва-

тить взглядом весь путь от истоков до наших дней, трудом каких людей вымощен этот путь и какими поступками освещен, каким стремительным движением переполнен! От цели к цели, и все выше, все выше и выше...

10

Имя штабс-капитана Петра Николаевича Нестерова — героя и жертвы первой мировой войны — известно всем. И каждый человек, хоть сколько-нибудь интересующийся авиацией, знает, что 9 сентября 1913 года он первым в мире завязал в небе мертвую петлю, а годом позже погиб в воздушном бою — на таране.

Многим известны его поистине пророческие слова:

> *«Военный летчик никак не может обойтись без уменья делать фигуры высшего пилотажа. Вертикальные виражи и скольжения, перевороты и петли должны быть обязательной программой для того летчика, который не захочет на войне играть роль курицы или мирного голубя. Участие авиации в будущей войне сведется к борьбе между самолетами разных типов. Неизбежные воздушные бои будут схожи с нападением ястребов на ворон... А кто из вас захочет быть вороной?»* [1]

Эти слова Петра Николаевича не пустая декларация. По складу ума, по характеру и хватке он был исследователем. И каждый его полет — полет-поиск. Поиск новых форм пилотирования, новых способов использования самолета в бою, усовершенствований самой машины. Пожалуй, и это известно многим любителям и ценителям авиации.

А кто задумывался над такой простой, такой трагической и удивительной истиной — Нестеров погиб в двадцать семь лет? И прежде чем стать авиатором,

---

[1] Вейгелин К. Е., Очерки по истории летного дела. ГИЗ оборонной промышленности, 1940.

он был артиллерийским офицером, потом офицером-воздухоплавателем.

Как же мало времени отпустила ему судьба для авиации и сколько он успел сделать! Фигурные полеты, групповые полеты, дальние перелеты, основы воздушного боя, конструктивные изменения самолетов, не говоря уже о первых самодельных планерах, — ко всему приложил он свои беспокойные руки.

К истории можно относиться по-разному: молитвенно благоговейно и по-деловому строго. Мне по душе деловой подход. И как бы я хотел, чтобы для всех молодых штабс-капитан Петр Николаевич Нестеров был не просто парадным портретом в золотой застекленной рамочке, а живым примером преданности авиации, неистощимым источником вдохновения и, главное, великолепным образцом того, как надо работать — упорно, самостоятельно, с обязательным прицелом в будущее.

11

Годы, последовавшие за первой мировой войной, были неодинаковыми: резкие подъемы сменялись катастрофическими спадами. Мир жил по двум летосчислениям — старому и послеоктябрьскому. Многое, что уже так давно лежало в области сказки, переместилось в обычную, повседневную жизнь.

А как же авиация?

Авиация существовала еще на грани будничной отрасли технического мира и романтического создания дерзкого и всегда беспокойного человеческого гения. И все же авиация до неузнаваемости изменилась: в ней поубавилось рыцарского, рискового, исключительного и заметно прибыло инженерной точности, математического расчета...

Подросток мужал. И мужал очень быстро.

Вот документальное свидетельство этого возмужания:

«ИЗ ИНСТРУКЦИИ ПАССАЖИРУ

1. Пассажиру, летящему впервые, следует разъяснить в общих чертах назначение окружающих его частей и агрегатов, имеющих отношение к мотору.

2. В случае падения следует: упираться ногами, согнуть спину, голову втянуть. Очень важно держаться возможно крепче, поэтому следует позаботиться, чтобы пассажир знал, где расположены надежные точки опоры — спереди, сзади, с боков.

3. Пассажир должен как на взлете, так и при посадке по возможности располагаться в центре своего сиденья и сидеть спокойно.

4. Большинство пассажиров — особенно таких, что занимаются спортом, — испытывают в начале полета потребность балансировать вместе с машиной. Некоторые балансируют только головой, другие — всем туловищем.

5. В качестве головного убора рекомендуется узкая, плотно прилегающая шерстяная шапка, для защиты глаз — очки. И то и другое должно сидеть плотно, так как руки не следует занимать ничем, их назначение — крепко держаться. Обувь не должна стеснять свободной подвижности ног, особенно не затруднять сгибание суставов.

6. Пассажирам рекомендуется не иметь при себе колющих и острых предметов, равно как и больших ключей».

И пусть эти строки — из инструкции пассажиру 1912 года — не вызывают у вас улыбки. В 1902 году такая инструкция не могла появиться. Во-первых, потому, что тогда было еще не до пассажиров, и, во-вторых, потому, что требовалось накопить опыт, опыт и еще много раз опыт, практически проверенный, выстраданный...

В авиации любят говорить: «Это наставление написано кровью...» Быть может, такое заявление и зву-

чит несколько помпезно, но в основе оно, безусловно, справедливо.

А чтобы вы могли воочию убедиться в мудрости и предусмотрительности авторов приведенной инструкции, я процитирую один абзац из американских правил поведения пассажиров (1952 г.). Заметьте, пожалуйста: многие положения покажутся вам знакомыми.

«...следует обращать внимание пассажиров на опасность, которую может представлять при аварии курение, стесняющая одежда, очки, искусственные челюсти, острые предметы, а также на необходимость пользоваться привязанными ремнями, надевать спасательные жилеты, занимать правильное положение в кресле и хорошо знать аварийные выходы...»

Для чего я обратился к инструкциям? Дело в том, что каждому летчику приходится изучать, запоминать, руководствоваться сотнями инструкций. И так всю жизнь — от первого до последнего полета. Порой эти бесконечные документы — один более, другие менее удачные — действуют на нервы, раздражают своей назойливой педантичностью. И все же инструкции — благо. Ведь даже худшая из всех написана с лучшими намерениями. И нет такого авиационного документа, из которого нельзя было бы извлечь хотя бы крупицу полезного опыта.

12

В двадцатые годы время переключило скорость.

1 мая 1922 года была открыта пассажирская воздушная линия Москва — Кенигсберг (Калининград). Протяженность этой трассы составляла 1300 километров. А давно ли тысячекилометровый перелет считался крупным авиационным событием?

8 июля 1922 года проведены первые опыты использования самолета на сельскохозяйственных работах. На мой взгляд, этот факт заслуживает особого внимания: самолет над полем — это хорошо! Авиа-

ция переставала служить военной стихии, авиация захватывала мирное небо.

24 мая 1924 года на испытания выходит АНТ-2, цельнометаллический пассажирский самолет конструкции тридцатишестилетнего Андрея Николаевича Туполева. И пожалуйста, не «потеряйте» в этой фразе слова «цельнометаллический»! Летающий металл — это было новое явление в самолетостроении. Явление столь важное, что переоценить его невозможно.

2 сентября 1926 года начинается перелет АНТ-3 над Европой. Вот как пишет по этому поводу историк:

«Впервые о достижениях советской авиационной техники европейское общественное мнение широко узнало, когда пилотируемый М. М. Громовым первый советский цельнометаллический самолет АНТ-3, под названием «Пролетарий», совершил круговой перелет по Европе.

Перелет начался на рассвете 2 сентября 1926 года. Громов завтракал в Кенигсберге (ныне Калининград), обедал в Берлине. Поздно вечером он был над Парижем, а утром 3 сентября «Пролетарий» пролетел над Альпами и в полдень описывал приветственные круги над древними зданиями Рима.

Вечером в тот же день советского летчика с факелами и революционными песнями встречали рабочие Вены, а днем 4 сентября самолет возвратился в Москву.

За тридцать четыре часа было пройдено 7150 километров» [1] *(!).*

Просматривая авиационный календарь той отдаленной героической поры, невольно теряешься: перелет следует за перелетом, рекорды наступают друг другу на пятки, сенсации валятся с неба густым дождем, сотрясают газетные полосы. Разумеется, ни пересказать, ни даже просто перечислить хотя бы круп-

[1] Вейгелин К. Е., Очерки по истории летного дела. ГИЗ оборонной промышленности, 1940.

нейшие авиационные события тех лет нет никакой возможности. И если я все же пытаюсь сообщить здесь о каких-то важных авиационных явлениях, то с единственной целью: пусть читатель ощутит, как резко, качественно изменились масштабы действия авиации.

И дело тут не только в увеличении радиуса действия самолетов, заметного роста продолжительности полетов, скорости и потолка летательных аппаратов. Самолет становится средством транспорта!

20 мая 1927 года на Нью-Йоркском аэродроме появился высокий, почти никому не известный в ту пору парень. Он заправил свой самолет, как говорится, под самые пробки, набрал горючего в дополнительные баки, сунул в карманы свертки с бутербродами и взлетел...

Через тридцать три часа тридцать минут он сделался самым известным человеком в мире.

Двадцатипятилетний Чарльз Линдберг пересек в беспосадочном полете Атлантический океан, завершив свой отчаянный прыжок из Америки в Европу виражом над Эйфелевой башней и безукоризненным приземлением на аэродроме Ля-Бурже.

Небо перестало принадлежать ангелам.

К перелету Линдберга можно относиться по-разному. Конечно, риска в этом предприятии было больше, чем надо, конечно, Линдбергу прежде всего очень крупно повезло! Но как строго ни суди победителя, симпатизируй ему или нет, придется признать: сам факт покорения межконтинентальной трассы сыграл положительную роль в развитии летного дела. Этот перелет послужил могущественным катализатором авиационного прогресса.

Уже 6 июня 1927 года (через две недели после Линдберга) Атлантику «перешагивает» Чемберлен. Его полет продолжается 43 часа, он доставляет в Европу первого пассажира.

Авиационный мир живет во все сгущающейся атмосфере рекордов.

В ноябре 1929 года в Нью-Йорке приземляется С. А. Шестаков. На туполевском АНТ-4 он преодолел

путь в 21 242 километра (пересек 8 тысяч километров водной поверхности), оставил за спиной Тихий океан.

Когда с сегодняшних авиационных высот смотришь в прошлое и пытаешься оценить те невероятно дерзкие, порой авантюрные, в полном смысле этого слова головоломные прыжки над нашей планетой, невольно ловишь себя на мысли: да что они, наши предшественники, с ума, что ли, посходили? Лететь через Атлантику без радиосвязи? Уходить в дальние, полные неожиданности перелеты без сколько-нибудь надежного метеорологического обеспечения? Рваться на высоту с весьма примитивными кислородными приборами? Разгонять безумные для тех времен скорости полета, не зная точно, сможет или не сможет машина выдержать бешеное сопротивление воздуха?..

Что тут скажешь? Будущее само не приходит. И вспомните древнего мудреца Саади: «Не рассыпав зерна, не соберешь жатвы; не рискуя жизнью, не выиграешь битвы».

Вашим предшественникам было труднее. Много труднее. И они работали для вас.

13

Однажды мне попал в руки авиационный каталог, выпущенный сравнительно недавно. Начинался каталог схематической картой мира, иссеченной тонкими лучиками основных маршрутов. Карта напоминала паутину, особенно густую над материками, не прерывающуюся ни над одним из океанов, протянувшую свои пути над Арктикой, перечеркнувшей Северный полюс.

На схеме не было никаких слов, не значилось ни единой фамилии. Помню, пришло в голову: если бы даже самыми мелкими буквами, самым-самым крошечным шрифтом начертать здесь инициалы тех, кто был непосредственно причастен к созданию этой паутины, исчезли бы не только лучики-маршруты, скрылись бы под наплывом человеческих имен и сами материки и громады океаны...

Я перевернул страничку. Веером разбежались фо-

тографии, объединенные общим заголовком: «Что мы перевозим сегодня по воздуху?»

Что же?

Пассажиров (миллионы), грузы (преимущественно срочные), почту, медикаменты, скот, консервированную кровь, химикаты, воду (в пустынных местностях), скоропортящиеся продукты, много фруктов, ранние овощи, цветы... Широкий веер фотоснимков замыкали экзотические кадры: из самолета выгружают слона, по пассажирскому трапу спускается белый медведь, сотрудники зоопарка прибыли в аэропорт за живой посылкой — из Индии прилетела группа обезьян...

И я подумал: много лет подряд авиация была ареной действия отважных одиночек, рисковых людей, родным домом героев.

Это лихое время кончилось. Авиация стала повседневностью.

А как же романтика?

Как же гордое сознание: лечу, покоряю пространство?! Побеждаю время?!

Смею уверить: ни одно из этих ощущений не исчезло. Произошло только некоторое, если можно так выразиться, перераспределение сил, смещение понятий.

Романтика насытилась техникой.

Сознание «я лечу» превратилось в новое: «мы летим» (мы — это машина, это экипаж, это земля, не покидающая теперь летчика ни в одном полете; мы — это огромное содружество одушевленных и неодушевленных участников нашей работы).

«Покоряю пространство» — вот именно теперь это ощущение стало по-настоящему полным, по-настоящему весомым, а «побеждаю время» — буквальным...

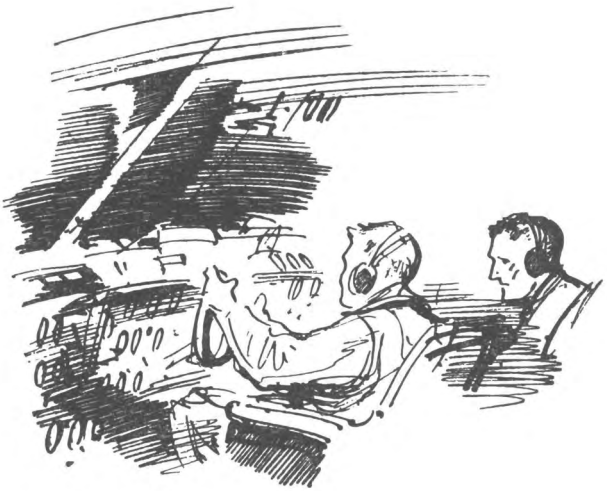
Начиная эту главу, я предупреждал читателя, что не собираюсь предлагать его вниманию исторический очерк возникновения, развития и становления летного дела.

Теперь мне остается лишь повторить: все рассказанное даже не исторические вехи. Я просто хотел показать, что у командира корабля, гражданского летчика первого класса Василия Ивановича Тонушкина были смелые, умные и самоотверженные предшественники.

Будут они и у тех, кто пока еще только собирается летать.

Надо знать своих предшественников.

Прошлое может и непременно должно служить будущему.



РУКИ НА ШТУРВАЛЕ

◇

ГЛАВА ТРЕТЬЯ

А теперь нам предстоит новая встреча с Василием Ивановичем Тонушкиным. Встреча в полете. На ТУ-114. Трасса Хабаровск — Москва.

1

Наш ТУ-114 оказался серебряным, голубым и очень ярким. И хотя кругом была еще душная, влажная ночь и Хабаровский аэропорт дремал в липкой темноте, самолет выглядел именно так: светящимся и праздничным. Это было самое первое ощущение.

А потом?

Потом я увидел, что машина очень большая. Нет, большая, пожалуй, не то слово. Самолет был огромным, это точнее. Во всяком случае, стоило высунуться из пилотского оконца, и наш сосед по стоянке — стоместный трудяга ТУ-104 — представился подростком. Весь он распластался где-то внизу, под ногами...

Конечно, тут можно бы привести абсолютно точные и потому совершенно бесспорные цифры. Но начнем с того, что цифры уже много раз назывались; к тому же цифры не способны передать ощущений. А когда приближаешься к ТУ-114, оставаться равнодушным невозможно. Поэтому отложим цифры в сторону и попробуем посмотреть на машину обыкновенными человеческими глазами.

Каждые глаза увидят корабль по-своему, мои —

задержались прежде всего на гондоле двигателя. Я смотрел на чистую, обтекаемую гондолу внешней силовой установки и думал: «Черт возьми, эта штука будет подлиннее последнего самолета-истребителя, который мне довелось пилотировать». (Последнего! Даже не верится, что с тех пор прошло уже без малого десять лет...) И размах хвостового оперения ТУ, пожалуй, раза в полтора больше размаха милого моему сердцу МИГа. А вес одной ноги этого аэроплана наверняка не уступит весу нашего фронтового «Лавочкина».

Размеры корабля производили сильное впечатление. Но, забегая вперед, скажу: это было всего лишь удивление № 1. Первое по счету, но далеко не самое существенное. Однако постараюсь быть последовательным.

2

Перед вылетом экипаж принимал машину у тех, кто готовил корабль в полет. Это было привычно и обыкновенно.

Потом экипаж консультировался с метеорологами. И это тоже было в порядке вещей. С тех пор как авиация вышла из нежного младенческого возраста, синоптиков на всех аэродромах света зовут не иначе как богами погоды.

Потом второй пилот углубился в изучение загрузочной таблицы. Это уже было ново. Из черного потрепанного портфеля он извлек графики и номограмму. В пересечениях замысловатых кривых таились данные предстоящего взлета. Вес машины существенным образом влияет на длину разбега и скорость отрыва самолета от земли — это понимает даже курсант аэроклуба. Но летчик, оперирующий инженерными графиками за двадцать минут до старта, — такого прежде не было. А теперь по-другому нельзя. Весовой диапазон ТУ огромен, а это значит, что практически экипаж имеет дело с совершенно разными летательными аппаратами. Одно дело держать в руках пустой, рвущийся в небо, самолет, и совсем другое — плавно

вытаскивать с земли перегруженную машину. Два веса — два характера, две совсем не похожие друг на друга повадки. И тут на интуиции, на профессиональных навыках далеко не уедешь. Не только далеко не уедешь, но и просто не взлетишь. Нужны совершенно точные данные. И данные эти вычисляются перед каждым новым взлетом.

Итак, командир корабля и второй пилот определяют центровку машины, длину разбега, дистанцию взлета, а я наблюдаю их работу и думаю: «Новые времена наступили в авиации». И вспоминается такая деталь. Готовясь к полету, я зашел к старшему инженеру отряда и попросил показать мне описание ТУ-114. Каждый самолет имеет описание — обычно это голубая или серенькая книжица в полтораста-двести страничек. За два часа, перелистав описание, можно составить довольно подробное представление о новой машине. Разумеется, не изучить самолет, а именно составить о нем предварительное представление.

— Описание? Пожалуйста! — Передо мной распахнули книжный славянский шкаф, и любезная рука указала: — Вот полка, разбирайтесь.

— Полка? Почему полка?

— Как почему? Вам описание нужно, так вот тут и стоят все десять томов полной биографии машины.

3

Копаясь в толстенных фолиантах подробного жизнеописания корабля, я обратил внимание на такой весьма характерный факт: все ответственные системы машины сдублированы, строены и даже счетверены.

Что это значит? А вот что: раньше на самолете, кроме основного рычага или тумблера выпуска шасси, был еще и аварийный. И если почему-либо шасси не подчинялось главной системе, в распоряжении летчика была запасная. Теперь на ТУ-114 в с е ответственные системы могут быть приведены в действие тремя и даже четырьмя способами.

Сначала я прочел об этом, а теперь, разглядывая

кабину, убедился: для надежности тут сделано все возможное и, пожалуй, даже чуточку больше возможного.

4

Командир корабля Василий Иванович Тонушкин снял галстук и стал неторопливо устраиваться на левом пилотском сиденье. Ким Тимофеевич Зенцов — второй пилот — тоже снял галстук. Бортрадист Юрий Иванович Гармышев проверил замки всех дверей и, в свою очередь, занял рабочее место.

Первым начал действовать бортинженер Сергей Федорович Конюхов. Проворными пальцами он перекинул сто с небольшим тумблеров, оглядел свой великолепный черно-белый «иконостас», официально именуемый контрольным пультом бортинженера, и тихим голосом доложил командиру корабля:

— Бортинженер к запуску готов.

А дальше? Дальше не последовало ни одного суетливого движения, никто ничего не подкачивал, не раскручивал, не «раскочегаривал». Инженер отдал команду автоматам, и автоматы сделали все, что им полагалось сделать, — запустили двигатели.

А люди? Люди проверили работу автоматов и остались довольны.

Пока прогревалось масло и двигатели крутились на малых оборотах, бортрадист начал громко читать какую-то таблицу.

— Доложить командиру корабля о проверке готовности к полету, — торжественно произнес Юрий Иванович, выдержал паузу и продолжал: — Проверить... Установить... Включить...

Не сразу я понял смысл этой молитвы. А смысл ее был крайне прост: сначала люди контролировали действия автоматов, теперь люди контролировали свои действия. Мудрая молитва бортрадиста исключала такую опасную и такую человеческую слабость — забыл. Чтобы придумать контрольную таблицу взаимной проверки, не надо было изучать теорию информации, однако это была простая и весьма умная новость.

5

Земля разрешила нам сначала выруливание, потом взлет.

Набирая скорость, ТУ ринулся вдоль стартовой полосы. В динамиках пилотской кабины зазвучал голос штурмана Анания Георгиевича Толмачева:

— Скорость сто пятьдесят, сто семьдесят, сто девяносто...

Невольно я позавидовал командиру корабля: мне никто и никогда не подсказывал скорости разбега; выворачивая глаз на сторону, я пытался срывать цифры с указателя скорости.

И еще одна подробность: когда нос корабля стал плавно приподниматься, когда крылья машины, набирая подъемную силу, потащили нас вверх, на пилотской приборной доске дружески замигала желтая лампочка. «Довольно тянуть штурвал на себя, — говорила лампочка, — машина уже вышла на нормальный взлетный угол...»

Внизу осталась черная душная земля, горсть рубиновых аэродромных огней, несколько золотистых светящихся строчек Хабаровска. А впереди нас ожидало темное лохматое небо. Лохматое — определение совершенно точное: небо было забито в ту ночь разорванными грозовыми облаками, и звездам удавалось только урывками взглядывать на землю.

Прошу запомнить: мы взлетели за час до восхода солнца.

6

Штурман уточнил курс. Командир корабля сбалансировал машину. Стрелка высотомера плавно полезла вверх, мы тянулись к своему эшелону — к отведенной нам полосе неба. Болтанка почти не ощущалась. И тут, подумав о болтанке, я вспомнил один давний разговор.

— Если до сих пор с болтанкой у нас борется человек — это безобразие. Здесь мы вполне можем заставить автоматы работать за летчика, — так де-

сять лет назад говорил мой товарищ, летчик-испытатель, человек с ярко выраженной технической жилкой.

— Если до сих пор летчик вынужден потеть, выдерживая заданный курс, согласись, что это тоже безобразие. И такую работу автомат может исполнить лучше и точнее летчика.

— В принципе, — сказал я тогда, — автомат может вообще все делать не хуже человека.

И тут же услышал возражение:

— Не скажи! В длительном полете надо непрерывно принимать разумные решения, оценивать обстановку, поправлять неизбежные ошибки автоматических приборов — вот это для человека!

И теперь, как бы подтверждая правоту моего товарища, человека с ярко выраженной технической жилкой, штурман сказал командиру корабля:

— Впереди по курсу засветки, отверни вправо градуса на четыре.

Засветки — маленькие зеленые всполохи возникают на экране бортового локатора, когда прибор видит грозу. Известно, что центр грозы — опасное для самолета место. Вот бортовой локатор и позволяет обойти опасность стороной.

Командир корабля, не прикасаясь к штурвалу (он отдал команду автопилоту, и автопилот исполнил волю человека с замечательной точностью), отвернул на четыре градуса вправо.

На лобовых стеклах машины забегали голубоватые электрические змейки. Змейки вспыхивали и угасали, снова вспыхивали и, причудливо извиваясь, вновь пропадали. Но это были всплески не опасного статического электричества. А центр грозы, таящий в себе разрушительную энергию атмосферных разрядов, остался левее и ниже нас.

7

Мы летели сквозь неуютную ночь. На мгновенье слева от маршрута показалась полная, чистая луна и тут же исчезла. Луну проглотило облако-крокодил.

Изредка в разрывах иссиня-черных туч проглядывали реки, появлялись и исчезали слепые блюдца громадных озер. Я попросил у командира корабля карту, хотелось уточнить наше местонахождение.

Василий Иванович протянул мне... пеструю ученическую карту Советского Союза с аккуратно проложенным маршрутом. Если бы командир предложил мне взглянуть на глобус, я бы удивился не больше. Годами нас, летчиков довоенной выучки, наставляли: только самая подробная карта и точно выверенный маршрут могут спасти пилота от потери ориентировки. В маршрутном полете я привык цепляться взглядом за причудливые изгибы речушек, за характерные края лесных массивов, всегда радовался какому-нибудь затейливому рисунку попутного озерка — такое не спутаешь! А тут — восемьдесят километров в сантиметре...

Командир корабля, видимо, понял мое недоумение и показал глазами на проход в штурманскую кабину. Я его тоже понял и нырнул во владения штурмана.

8

Скажу сразу: самолет все-таки оставался самолетом. Конечно, машину начинили автоматами, сказочно увеличили мощность двигателей, умудрились загерметизировать кабину объемом в 570 кубических метров, но крылья по-прежнему были крыльями и рули — рулями, и триммера все также «настраивали» рули. Про штурманское хозяйство я не могу сказать того же. Здесь все сместилось с привычных позиций.

Курсовая система автоматически вычисляла фактический путь корабля в пространстве и в любой момент выдавала штурману точные координаты самолета. Кстати, настраивалась система почти мгновенно и с одного режима работы на другой переключалась легким нажатием кнопки.

Астрономические навигационные приборы перекочевали, наконец, со страниц штурманских учебников

в реальную кабину штурмана. Теперь автомат непрерывно наблюдает за солнцем и весьма точно определяет положение точки-самолета. А если в час полета солнце не светит, тогда в работу «впрягаются» звезды...

И снова сдвоенные, строенные, счетверенные системы.

А вдобавок ко всему — локатор. Ни облака, ни ночь не могут больше отнять землю у тех, кто в полете. И даже если бы из строя вышли все средства навигации сразу, штурман мог при помощи зеленоватого мерцающего экрана локатора сличить по старинке карту с местностью. Разумеется, настоящая полетная карта с настоящим маршрутом у штурмана всегда под рукой, хотя эта карта и утратила свое былое значение.

9

Мы летели сквозь неуютную ночь. На маршруте бродили грозы. Мощные фронты проливались дождями. Но все это было внизу. Нас беспокоили только струйные течения: они то увеличивали путевую скорость корабля до девятисот с лишним километров в час, то снижали до семисот шестидесяти.

Штурман сказал:

— Надо уточниться, тут вредный диспетчер.

И действительно, не успели мы подвернуть на два градуса влево, как земля произнесла въедливым голосом:

— Борт 76484, идете правее маршрута на два километра. Как поняли?

— Вас понял, подвернул уже, — добродушно ответил командир корабля, — благодарю.

И земля смягчилась.

— Впереди восемьдесят километров по курсу сильные засветки. Ниже на тысячу метров и левее на пятнадцать километров проходит встречный. Видите?

— Вижу.

— Хорошо. Счастливого пути.

И мне показалось, что добрые руки земли протя-

нулись на стратосферную высоту, чтобы нежно погладить борт нашей машины.

Эти руки не знают покоя ни днем, ни ночью, они держат в своих ладонях все бескрайнее трудовое небо от Хабаровска до Москвы. Они передают нас от одного диспетчера к другому, он все время с нами. И чьи-то далекие и, вероятно, усталые глаза тоже с нами. Вглядываясь в локаторные экраны, они прикидывают место нахождения летящих бортов, сравнивают фактические линии пути с заданными, тревожатся, когда маршрутные прямые приближаются к грозовым засветкам. И чьи-то невидимые губы произносят слова, разрешающие обход опасных фронтов, и не забывают спрашивать об остатке горючего и желают доброго пути всем летящим.

Земля в постоянном напряженном беспосадочном полете. Всевидящая, всеслышащая, всезнающая земля всегда рядом со своими экипажами. И это тоже то новое, о чем мы могли только мечтать.

10

Приборные стрелки застыли на заданных делениях и почти не дышат. Машина летит в установившемся режиме. Только неутомимый секундомер отсчитывает круг за кругом. Оборот — минута. Минута — пятнадцать километров.

Мы летим на запад. Справа небо предутреннее — светлое, но еще не голубое; слева — ночь. Густая чернота только чуть-чуть забрызгана светлыми пятнышками звезд. Дымка притушила звезды, они не столько видятся, сколько угадываются...

Вот уже пятый час солнце гонится за нами и никак не может догнать. Путевая скорость воздушного корабля почти равна путевой скорости солнца. Мы летим от рассвета к рассвету.

Выхожу в пассажирский салон. В широком проходе между кресел бегают ребятишки. Возятся и шумят. Ребятишки выспались, они ведь живут по дальневосточному времени, а там давно уже наступило утро.

11

Понимаю, в этих беглых заметках я не рассказал и о десятой доле замечательных особенностей воздушного корабля ТУ-114. Однако что могло бы изменить подробное описание автоматического устройства, наблюдающего за расходом горючего, например, устройства, самостоятельно переключающего топливные насосы с таким расчетом, что выработка керосина из десятков баков идет совершенно равномерно. Настолько равномерно, что центровка самолета практически не изменяется за все время полета? Что прибавило бы знакомство с конструкцией противопожарной системы, которая всегда начеку, системы, способной определить очаг пожара, доложить о беде экипажу и привести в действие разветвленную сеть огнетушителей? Пожалуй, и эти и другие примеры только еще раз подтвердили бы сказанное: в авиации наступили новые времена, совершенно новые.

И тут мне хочется сделать еще один шаг назад и вспомнить еще об одном давнем разговоре.

— Думая о завтрашнем дне нашей авиации, вижу, как вся черная работа летчиков перейдет в руки автоматов. — Эти слова принадлежат Семену Алексеевичу Лавочкину, одному из самых заслуженных наших авиаконструкторов. И у этих дальновидных слов такое продолжение: — А вам, я имею в виду летчиков, придется переучиваться, кардинально менять профиль. Да, да! Менять. И это будет разумно, это будет в высшей степени целесообразно. В очень недалеком будущем командирам кораблей потребуется инженерный интеллект, во-первых, и широчайшее знание своей техники, во-вторых. Потому, что в конце концов вы будете только думать и только решать. Сначала вам придется заниматься этой работой в кабине летящего корабля, а потом — на земле. Ведь с точки зрения голой техники не так уж существенно, откуда будут поступать команды — с пилотского ли кресла или из кабинета наземного пункта управления.

С тех пор прошло семь лет. Всего семь. И я воочию убедился — прогноз покойного Семена Алексеевича уже начал оправдываться.

Ни командир корабля, ни второй пилот ТУ-114 не крутили в поте лица штурвалов, не шуровали, как говорится, педалями. Час за часом они делали совсем другую работу: думали, считали, вели контроль, взвешивали и принимали решения. Стала ли жизнь летчиков от этого легче? Как сказать — мускульной, ломовой работы убавилось, а вот голова все время в напряжении. Я бы сказал еще и так: произошло перераспределение нагрузок. Если пилоты прежних лет были представителями физического и умственного труда одновременно, то наши сменщики люди умственного и физического труда. И это тот редкий случай, когда от перестановки слагаемых сумма решительно изменилась!

И вот еще чего нельзя забывать: неимоверно возросла ответственность командиров кораблей и всех членов экипажей. Поверьте на слово: когда ты ведешь машину наперегонки с солнцем и знаешь, что за спиной у тебя дремлют в пассажирских креслах, читают газеты, перекидываются в картишки двести живых душ, принимать необдуманные решения, даже в пустяке понадеяться на всемогущее авось, отмахнуться от намека на возможную неполадку практически невозможно.

12

Летчики и штурман все время интересовались направлением и силой ветра. Ветры на больших высотах свирепые и капризные. Вовремя сманеврировать, заставив ветер работать на себя: подгонять, а не тормозить воздушный корабль — вот к чему постоянно стремился экипаж.

— Вы знаете, что значит завершить рейс всего на десять минут раньше расписания? — спросил меня штурман и сам ответил: — Один раз, на одной машине — сотни рублей экономии, в каждом полете и на каждой машине — миллионы! — И он назвал совершенно точную цифру: столько-то рублей.

Признаюсь, меня поразила не столько величина экономии, сколько предмет беспокойства летчиков. Считать рубли экономии — это ни моим коллегам, ни мне просто никогда не приходило в голову. Наше дело было пилотировать, гладко взлетать, точно выдерживать маршрут и приземляться по возможности без происшествий.

13

В стальном притушенном сиянии перед нами открылась Волга. Густой сеткой золотых огоньков глядела с земли Казань. По нынешним временам Казань — преддверие Москвы. Еще немного — и Внуково прикажет начать снижение.

Полет подходил к концу.

Москва передала отличнейшую погоду: ясно, видимость десять километров, температура плюс четырнадцать.

Мы пролетели еще немного, и командир связался с Внуковом:

— Я — борт 76484. Доброе утро, разрешите снижение?

И тотчас, словно диспетчер был за спиной, Москва откликнулась:

— Доброе утро! Снижение разрешаю.

Стрелочка вариометра отклонилась вниз, машина будто с горы скатывалась: шесть тысяч метров, пять, четыре, три тысячи двести...

И снова земля была с нами. Земля видела нас, слышала, заботилась о том, чтобы посадить с ходу — без лишних разворотов и сложных маневров. Земля тоже считала, и не только градусы курса, километры бокового уклонения от линии пути, но и рубли экономии.

Перед посадкой бортрадист снова достал упоминавшуюся уже таблицу и тем же торжественным голосом стал читать:

— Просмотреть... Включить... Рассчитать... Проверить... Выпустить...

Загорелись зеленые лампочки — шасси стало на

место. Стрелки указателя положения щитков сообщили — щитки выпущены на тридцать градусов. Зазвенел звонок маркерного приемника — самолет прошел точно над приводной радиостанцией.

Мы плавно коснулись бетона посадочной полосы и, теряя скорость, покатились навстречу аэровокзалу. А из-за темного леса, из-за переполненных самолетных стоянок медленно выкатывалось раскаленное, рыжее солнце. Все-таки оно нас догнало, догнало во Внукове, на рулежке.

14

Полет закончен. Вместе с экипажем возвращаюсь в Москву. Экипаж собирался отдыхать, а мне предстояло, как говорят журналисты, «отписываться за полет». Времени было мало, и писать предстояло по горячему следу, по свежим ощущениям только что пережитого полета.

С тех пор прошел ровно год. И теперь мне хочется многое добавить. Прежде всего о командире корабля.

Вот он появился на борту машины. Очень спокойный, очень уравновешенный, неторопливый до такой степени, что со стороны кажется флегматичным. Только в глазах пристальное внимание. Взгляд обегает приборы: слева-направо, снизу-вверх. Руки автоматически щелкают переключателями. Устанавливают на нули стрелки индикаторов. Не повышая голоса, он разговаривает с экипажем. Никого не подгоняет. Не раздражается...

Я думаю: «С таким характером не родятся. Такой характер воспитывают. Воспитывают долго, упорно, сознательно. Это трудная и далеко не всегда радостная работа. Так уж устроен человек: всегда легче накричать на кого-нибудь, чем сдержаться, всегда проще ринуться исполнять что-то самому, чем терпеливо дожидаться, когда это совершенно необходимое «что-то» сделает другой...»

Василий Иванович принимает доклады бортинженера, второго пилота, штурмана, бортрадиста. Легкий

наклон головы после каждого сообщения. Это значит: «понял». И напряженное внимание в зрачках: мозг человека обрабатывает поступающую информацию. Пройдет несколько секунд, и будет принято первое решение. И тогда палец нажмет на кнопку передатчика, и командир корабля запросит диспетчера:

— Я борт 76484, разрешите запуск.

Разрешение будет получено. Сработает автомат запуска двигателя, и в те секунды, что займут ряд скрытых от глаз, строго последовательных операций, пока будут раскручиваться двигатели, командир корабля решит следующую задачу. Задачу на выруливание. Он учтет вес машины, прикинет ветер, зафиксирует в сознании совсем не к месту поставленный автотягач, проверит действия инженера, еще раз взглянет на лампочку, сигнализирующую летчику: «Все двери заперты».

Тормоза отпущены. Машина медленно двигается вперед.

И дальше одна задача будет сменять другую, весь полет, все долгие часы над землей.

Сравнивая наблюдения с воспоминаниями, я подумал: «Работа сегодняшнего командира корабля стала куда больше головной работой, интеллектуальной». Об этом я написал в очерке, а повторяюсь вот почему: через некоторое время мы встретились с Василием Ивановичем снова, на этот раз у него дома, и я обратил внимание на целую стопу учебников, аккуратно сложенных на столе.

— Самообразование?

— Как сказать... Я — заочник.

— Заочник чего?

— Нашего ленинградского института.

Может быть, это было и не очень тактично с моей стороны, но я не удержался и снова спросил:

— Резерв «главного командования» на пенсионные времена?

— Почему? С точки зрения пенсионных времен диплом института мне ничего не прибавит.

— Ну, а пока летаете, что он вам может дать?

— Тоже ничего. Просто интересно. Учиться интересно.

— Но ведь трудно и летать и писать контрольные, и вообще вам уже не двадцать и даже не двадцать пять.

— Конечно, трудно. Но, наверное, поэтому-то и интересно...

15

В тот день, когда мы сидели в пустой московской квартире Василия Ивановича (жена была на работе, сын с бабушкой на даче), ели груши и разговаривали обо всем на свете, я сказал ему, что собираюсь писать продолжение «Вам — взлет!».

— Это трудно. Вам предстоит нарушить крепко укоренившиеся заблуждения относительно нашего труда. Слишком уж много написано об этаких, не знающих страха, небесных рыцарях... Может быть, когда-то такое и было. Но это уже «древняя история». Теперь наша работа — расчет, расчет и снова расчет.

И еще вам обязательно надо будет написать о земле. Той земле, которая гарантирует нам по крайней мере половину успехов. Я имею в виду не только инженерное обеспечение, но и все прочие звенья: связь, диспетчерскую службу, кухню погоды, локаторные установки... Без этой силы мы теперь — ноль.

Я перебил Василия Ивановича и спросил:

— Скажите, Василий Иванович, а что вы считаете все-таки самым главным?

Он задумался.

— Ну, как вам сказать? Самое главное, конечно, хорошо летать.

Хорошо летать! Какое, однако, емкое содержание в этих двух словах.

В прежние времена хорошо летать означало: четко вырулить, взлететь без отклонения от направления разбега, выдержать скорость по всем режимам полета с отклонением не более чем +10 и —5 километров в час, сохранить заданную высоту с точностью ±25 метров, пройти по заданному маршруту, не

рыская на курсе больше чем на 5 градусов, точно рассчитать на посадку и приземлиться против полотняного «Т» на три точки. Были и еще некоторые дополнительные нормативы, но главные я перечислил.

А теперь?

Хорошо летать — теперь значит безукоризненно дирижировать целым оркестром, хитро составленным из живых исполнителей и исполнителей неодушевленных. Это значит отказаться от многих устаревших понятий и, казалось бы, классических мудростей. Когда скорость полета превышает 900 километров в час (более 15 километров в минуту), вряд ли можно жить по старому закону: «Семь раз примерь, один раз отрежь», мерить извольте один и резать тоже всего один раз. И обязательно точно! «Тише едешь — дальше будешь» — не рекомендация для современного летчика. И казалось бы, бессмертное: «Ум хорошо, а два лучше» — тоже устарело. Командиру корабля, поглощающего пространство с резвостью необыкновенной, не приходится надеяться на чужую мудрость, на подсказки со стороны. Командира жестоко лимитирует время...

Хорошо летать — сегодня означает в первую очередь много знать, много уметь, решать быстро и безошибочно. А высокие требования прежних времен всего лишь частная, само собой разумеющаяся подробность.

16

И еще несколько дополнительных соображений, которые мне не хочется вводить в рамки «строгого изложения событий». Это приправа. Как всякую приправу, ее следует употреблять «по вкусу»...

ПОДГОТОВКА К ПОЛЕТУ.

В этой работе нигде нет границы между «мало» и «много».

Предвидя даже 1000 возможных неожиданностей, нельзя с уверенностью сказать, что не появится 1001 непредусмотренный вариант. Поэтому надо прежде всего учиться думать. И надо отрабатывать авто-

матизм управления. Чем меньше энергии будет расходоваться на «черновую» работу, тем больший запас нервной активности останется для творческого решения задачи.

Так говорит опытный командир корабля. Конечно, он прав! И прав не только «для себя». Эта мысль совершенно справедлива и применима в любой работе.

ПОЛЕТ.

Это прежде всего спрессованное время. Минута на земле — ничто, минута в воздухе — очень много.

В полете летчик — экзаменатор и экзаменующийся одновременно. Летчик должен знать, какие вопросы задавать машине и как отвечать на ее вопросы. Рассчитывать на конспект, на шпаргалку, на спасительный шепоток приятеля не приходится. Обстановка не та.

Все советы хороши ДО и ПОСЛЕ полета. В воздухе летчик сам себе судья.

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ.

Проще всего сказать: «хорошо», а подумать: «вообще-то не очень хорошо». Не многим труднее сказать: «плохо», а про себя заметить: «впрочем, не так уж плохо».

Летчик не может позволить себе ни лукавства, ни тем более «обтекаемых» оценок.

Объективность обязательна.

На этой почве неизбежны конфликты, порой острые. Но уйти от них нельзя. Это особенность профессии. Чувство ответственности — профессиональное качество пилота. Нет такого чувства — нет летчика...

Кстати, готовиться в летчики надо именно с этой нелегкой задачи: выращивать в себе чувство ответственности в большом и в малом.

ХАРАКТЕР.

Сколько летчиков — столько, разумеется, и характеров. И все же есть черты, общие и обязательные для всех пилотов.

Едва ли не главное свойство характера: умей отказаться от личных антипатий и привязанностей ради дела.

Воздух компромиссов не терпит.

ОТНОШЕНИЕ К МАШИНЕ.

Все оценки самолета сравнительные. Чтобы успешно летать, надо уметь увлекаться машиной. Это, однако, не означает, что можно не замечать недостатков самолета. Недостатки надо знать и всегда о них помнить.

Самолетов без недостатков не бывает, как не бывает идеальных людей.

ВОПРОСЫ И ОТВЕТЫ

◇

ГЛАВА ЧЕТВЕРТАЯ

Помните, в самом начале книги сказано: «Чем дольше жила книга «Вам — взлет!», тем больше приходило писем»? Конечно, письма были очень разные, очень непохожие друг на друга, но одно обязательное обстоятельство роднило все послания — «племянники» и «племянницы» непременно задавали вопросы. Вопросы были и серьезные, и наивные, и взволнованные, и деловые — словом, всякие.

И вот теперь я еще раз просматриваю, сортирую и группирую самые нетерпеливые, чаще всего повторяющиеся «почему?», «как?», «когда?», «отчего?» и постараюсь ответить на ваши вопросы если не всегда подробно, то, уж во всяком случае, совершенно откровенно.

1

Обязательно ли законченное среднее образование или можно поступить в летную школу после 8—9 классов?

Правилами приема во все летные школы установлено: законченное среднее образование обязательно. Исключений не делают никому. Я понимаю нетерпение, горячий азарт многих и многих молодых людей, рвущихся в небо. Уверен, что не лень, не пренебрежение к наукам водили рукой тех, кто задавал этот вопрос, но что делать: закон есть закон. И главное, это справедливый закон. В летных школах будущие

пилоты изучают теорию полета, радиотехнику, сложную материальную часть, навигацию и целый ряд других, совершенно необходимых теоретических дисциплин. С одной таблицей умножения к этим наукам не подступишься.

Без предварительных достаточно прочных знаний стать в наше время надежным летчиком практически невозможно.

2

Как проходят медицинскую комиссию при поступлении в летную школу? Какие требования предъявляются к кандидатам?

Этот вопрос задают особенно многие, буквально сотни обеспокоенных корреспондентов.

В чем дело?

Думаю, что главная причина тревоги — давно и упорно циркулирующие слухи о каких-то «сверхпроверках», об испытаниях «на испуг», когда кандидата в летчики якобы заставляют неожиданно проваливаться в яму, когда беднягу качают чуть ли не два часа подряд на особых качелях и тому подобные «ужасы».

Решительно заявляю (и готов нести за свои слова любую ответственность!) — россказни о «медицинских ужасах» всего-навсегда бабушкины сказки.

Медицинский отбор строгий, однако проводится он без всяких фокусов.

Медицинская комиссия в авиашколе больше всего напоминает осмотр спортивных врачей. Пожалуй, и требования похожие. Будущий пилот должен быть абсолютно здоровым человеком, но вовсе не обязательно кандидатом в чемпионы по тяжелой атлетике.

Часто спрашивают: «А можно поступить в летную школу, если зрение не совсем удовлетворительное?» И тут же, как правило, ссылаются на Маресьева, «который даже без ног летал», или на Анохина, «который, потеряв глаз при испытании нового самолета, все же остался летчиком». Понимая и искренне сочувствуя авторам этих заявлений, я все же вынужден огорчить их: и Алексей Петрович Маресьев и

Сергей Николаевич Анохин были уже летчиками, когда их постигло несчастье, а это значит — они обладали тем бесценным практическим опытом, которого у кандидатов в летные школы нет и быть не может. Великим усилием воли, необыкновенным напряжением души им удалось возвратиться в строй. А возвратиться и встать в строй — вещи совершенно разные, несовместимые.

Да, авиационная медицина строга, внимательна и справедлива. Она открывает путь в небо физически здоровым людям, отдавая предпочтение тем, кто хорошо тренирован и преуспевает в спорте.

И никакие «ужасы» в белых кабинетах врачей вас не ожидают. Не бойтесь!

3

Какими особыми качествами должен обладать будущий летчик?

Особыми? Пожалуй, никакими. Думаю только, что некоторые общечеловеческие черты характера в людях авиации должны быть обострены, тщательно отшлифованы. Например, честность.

Летчик К. прибыл в пункт назначения. Пробивает облачность. Высота 100 метров — земли не видно. Летчик К. — старый, осторожный, многоопытный воздушный волк, он уменьшает угол планирования, осторожно подкрадывается к аэродрому. Разумеется, он знает — это нарушение. Слепое снижение после 100 метров запрещено даже ему, пилоту первого класса, но... на высоте 80 метров он видит убегающую вдаль полосу посадочного бетона и спокойно приземляется.

Диспетчер запрашивает у летчика К. фактические условия посадки.

К. докладывает: «Нижняя кромка 100 метров, видимость 2 километра...» Велико ли отклонение от истины? Всего 20 метров. Но следом за К. заходит на посадку другой экипаж. Командир корабля молод, горяч, и опыт его не составляет и двадцати процентов опыта К.

Получив условия посадки от диспетчера, человек снижается. Высота 100 метров — земли не видно. «Вероятно, опустился случайный хвост», — думает командир корабля и, не уменьшая угла планирования, продолжает идти к земле. 90 метров, 85... Земли нет. И летчик сам создает аварийную ситуацию. Впрочем, только ли сам?..

Или — обязательность. Ты должен прибыть к машине за тридцать минут до вылета. Эти полчаса резервного времени нужны для того, чтобы тщательно, неторопливо проверить работу наземных служб, сосредоточиться, так сказать, настроиться на волну полета. Ты прибываешь за десять минут. И все идет кувырком, все делается под знаком: быстрей, быстрей!

Надо ли доказывать, что результаты спешки могут быть только плачевными? А если учесть, что самолет не автомобиль, что летательный аппарат на обочину не свернешь и в полете не остановишь, то становится совершенно очевидным, как важно пилоту быть обязательным, точным, разумным.

За долгие годы работы в авиации я пришел к твердому убеждению: абсолютное большинство хороших летчиков, как правило, бывают и хорошими людьми, в самом широком, самом обобщающем смысле этого слова.

4

Как заранее готовить себя к работе летчика?

Вопрос этот чрезвычайно емкий. И ответить на него здесь я могу только конспективно.

Первое, и совершенно необходимое: набирайся ума, знаний, воспитывай в себе твердость характера. Широкий диапазон поможет легче одолеть весьма пространные теоретические программы. Гибкий, натренированный ум избавит от малопроизводительной, изнурительной и, наконец, просто противной зубрежки. Твердый характер облегчит борьбу с самим собой, со своими привычками, с укоренившимися слабостями. А такая борьба неизбежна. Летающими родятся только птицы. Человек же, даже самый одаренный, д е л а е т себя летчиком.

Думаю, что будущим пилотам надо совершенно отчетливо понимать, чем принципиально будет отличаться их завтрашняя работа от любого наземного вида деятельности.

У всех работающих в небе есть самый строгий, самый беспощадный, самый бескомпромиссный контролер — земля. Почти любого экзаменатора можно разжалобить, наистрожайшего начальника — умолить, даже совесть поддается уговорам. Земля неподкупна!

Пробивая многоярусные облака, снижаясь в слепом дожде, пилотируя на авиационном празднике, просто приземляясь, надо помнить — внизу ждет земля. Зеленая, белая, голубая, одетая в бетон или покрытая нежной зеленью травянистой шкуры, она всегда и для всех одинаково жесткая. Земля не станет считаться с прошлыми заслугами, земля не принимает во внимание ни высокие звания, ни высокие должности, земле безразличны ваши награды, равно как и ваши дипломы, свидетельства и аттестаты. Земля добра к тем, кто хорошо летает, кто умеет быстро и безошибочно оценивать неожиданные изменения обстановки и принимать разумные решения. Земля убивает тех, кто плохо летает, кто сначала действует, а потом только пытается думать.

Это непременно надо знать всем будущим летчикам, знать заранее.

И второе, тоже совершенно необходимое направление действий: постоянная физическая подготовка. Гимнастика, лыжи, плавание, бокс, фигурное катанье на коньках, акробатика (разумеется, не все виды спорта сразу, а по выбору) совершенно необходимы человеку, который собирается работать в небе.

5

Можно ли поступить в летную школу, не заканчивая аэроклуба?

Можно. Но всем, у кого есть хоть малейшая возможность позаниматься в аэроклубе, не стоит пренебрегать этой возможностью.

Аэроклуб — это практическое, вполне осязаемое знакомство с настоящим небом. А небо, окружающее человека со всех четырех сторон, воспринимается далеко не так, как плоское, пусть очень красивое, но все же нематериальное небо в цветном широкоэкранном кино.

Аэроклуб не делает человека земли профессиональным летчиком, но тот, кто проходит этот подготовительный авиационный класс, узнает совершенно точно, правильный ли курс избрал он в жизни. Есть ли у него только желание стать пилотом, или же это желание подкрепляется еще какими-то реальными способностями?

На мой взгляд, это чрезвычайно важно. Ведь одно дело увлекаться авиацией, так сказать, «вприглядку», и совсем другое — прикоснуться к ремеслу авиатора собственными руками. Год, потраченный на занятия в аэроклубе, может избавить человека от многих тягостных разочарований, может спасти его от долгих горьких лет жизни.

Ну, а если все окажется превосходно и аэроклуб только утвердит кандидата в пилоты, что выбор сделан правильный, — и в этом случае время не пропадет зря. Во-первых, за год человек чему-то научится, и, во-вторых, для тех, кто имеет за плечами аэроклубную подготовку, программа летной школы сокращается на целых десять месяцев.

6

Очень многие корреспонденты спрашивают: *Где можно получить точные справки о порядке подачи документов, программах вступительных экзаменов, адресах авиационных учебных заведений и прочем «организационно-техническом» оформлении своего пути в летчики?*

Тем, кого интересуют аэроклубы, надо обращаться в районные, городские или областные комитеты ДОСААФ — Общества добровольного содействия армии, авиации и флоту.

Тем, кого интересуют школы и училища военных летчиков, надо идти в районные и городские военные комиссариаты.

И наконец, тем, кого интересуют учебные заведения Гражданского воздушного флота, следует обращаться в территориальные управления Аэрофлота (где расположено ближайшее такое управление, всегда можно узнать в любом аэропорту или агентстве Аэрофлота).

Это кратчайший путь снизу вверх. Тем же, кто предпочитает действовать сверху вниз, можно писать:

Москва, ЦК ДОСААФ, отдел спортивной авиации.

Москва, Управление учебными заведениями ВВС.

Москва, Министерство гражданской авиации, Управление учебными заведениями.

7

В одном письме был задан и такой вопрос (цитирую дословно): *Скажите, а может ли стать летчиком человек, обладающий такими недостатками: рассеянность и ужасное нетерпенье?*

Думаю, что может. Правда, при некоторых обязательных дополнительных обстоятельствах.

И пусть вас не удивляет этот ответ.

Если у человека хватило трезвой самокритичности, здравого смысла на то, чтобы по достоинству оценить себя, надо думать, что он найдет в себе силы побороть недостатки. (Вот эти-то силы и есть обязательные дополнительные обстоятельства.) Рассеянный и нетерпеливый сегодня должен сделать себя собранным и выдержанным завтра. И тогда послезавтра можно будет начинать путь летчика.

Оценить себя, увидеть свои несовершенства, правильно понять, в чем твоя слабость, — это всегда самое трудное. И в профессиональной деятельности летчика тоже!

Приведу характерный пример из курсантской жизни. Начинающий пилот, заходя на посадку, высоко выравнивает машину. Это чревато серьезными неприятностями — высокое выравнивание может привести к потере скорости. Самолет без скорости рухнет на землю, как любой предмет тяжелее воздуха.

Инструктор говорит курсанту:

— Высоко выравниваешь, так нельзя.

Курсант делает новый полет. Изо всех сил старается исправить ошибку, но выравнивает еще выше...

И так может продолжаться довольно долго, до тех пор, пока человек не поймет причины своей ошибки. Наиболее стандартная причина кроется обычно в том, что курсант неправильно смотрит на землю, его взгляд бывает направлен слишком близко к фюзеляжу. Стоит человеку понять причину ошибки, как более или менее значительным усилием воли он сумеет избавиться от мучившего его (и инструктора) высокого выравнивания.

Вероятно, и причину рассеянности установить не так уж трудно. Чаще всего рассеянность — плод неорганизованности, результат, так сказать, общего беспорядка — в доме, в работе, в мыслях. Приложите усилие, преодолейте беспорядок, и рассеянность лишится «питательного бульона». Сначала она перестанет расти. Затем и вовсе зачахнет. Конечно, это случится не в один и не в два дня, но случится непременно. Ручаюсь!

8

Как понимать так часто встречающееся в авиационной литературе выражение: «в летном деле нет мелочей»?

Отвечу несколькими примерами:

В бытность курсантом летной школы я был свидетелем тяжелейшей и нелепейшей катастрофы. Курсант Д. штопорил до земли на самом безобидном изо всех самолетов — на ПО-2. Специалисты скажут: это невероятно. Брось управление, и ПО-2 сам выйдет из любого штопора. И все же это факт!

Что произошло?

Д. полетел в зону, не сняв галош с унтов. Видимо, позабыл про галоши. Тренируясь в выполнении штопора, он отклонил левую педаль до упора вперед. В это время задник галоши соскочил и при попытке вернуть педали в исходное положение, подвернувшись, заклинил управление. Д. вырвал ногу из унта, но галоша осталась в педалях. Он полез под приборную доску вытаскивать злополучный клин. Однако в меховом неуклюжем комбинезоне сделать это было не так-то просто. В результате курсанту Д. не хватило высоты...

Приборист К. опаивал концы электрических проводов. С паяльника упала капля. Упала внутрь ЭСБР — электрического бомбосбрасывателя. К. торопили, а может быть, он просто не заметил этой ничтожной оловянной горошины, что скатилась внутрь прибора. Так или иначе, но машина ушла в полет.

На подходе к цели штурман открыл люки, снял бомбы с предохранителей... вернее, хотел снять, хотел потому, что бомбы неожиданно ухнули вниз.

Причина? Капелька олова замкнула контакты по-своему, а вовсе не так, как это предусматривалось первоначальной схемой.

Замечу, между прочим, что положение штурмана, пока не удалось выяснить истинную причину чрезвычайного происшествия, было далеко не завидным.

Заправляли самолет. Все сделали правильно, только позабыли закрыть пробку масляного бака. Летчик взлетел. Машина была одномоторная, и бак располагался впереди козырька пилота. Горячее масло выбило из бака. Фонарь летчика в две минуты утратил прозрачность. И человек оказался в почти катастрофическом положении: масло выбивает, вот-вот заклинит мотор, надо садиться на вынужденную, а садиться он не может: ничего не видно. И все неприятности случились из-за какой-то паршивой пробки маслобака.

Над Тургайской степью летел самолет. Летел низко. Пилот строго сохранял расчетный курс, наблюдал за часами. Там, где это удавалось, пытался сличать карту с местностью.

Скорость — курс — время, взгляд влево — вперед — вправо и снова: скорость — курс — время, так час за часом.

Где-то на маршруте неожиданно завихляла картушка магнитного компаса. Ничего особенного. И все же летчик заметил это место на карте. Позже подумал: почему? Действительно, почему? Случайность? Мелочь, не заслуживающая внимания? Или...

Еще полет, еще и еще.

Сначала подозрение, потом предположение, наконец, уверенность.

Так был сделан первый шаг к открытию громадного месторождения магнезитовой руды с сорокасемипроцентным содержанием чистого железа.

Сегодня в Тургайской степи живет город Рудный.

Сегодня над нашей землей летает летчик лауреат Ленинской премии Михаил Сургутанов.

Вот вам и мелочь!

9

Существуют ли какие-нибудь специфические летные таланты?

На мой взгляд, существуют.

Одни люди быстрее схватывают основы и суть пилотирования, другие медленнее. Одни легче «климатизируются» в воздушной среде, другим это удается значительно труднее. Некоторые, летая, делают над собой постоянное усилие, а иные, напротив, чувствуют себя в полете увереннее, чем на земле.

Полной мерой летные способности могут быть выявлены только в небе. Но и некоторые наземные наблюдения над человеком позволяют в известной степени предопределить его авиационные возможности.

Какие симптомы я бы назвал безусловно положительными?

Быстрота реакции, наблюдательность, хорошая

память, обостренное чувство пространства, склонность к спорту, способность быстро овладевать новыми видами физических упражнений. Это явные плюсы!

Конечно, все перечисленные достоинства не дают полной гарантии авиационных успехов. Выявление любого таланта — дело сложное, тонкое и никогда не может быть абсолютно точным. Однако из ста быстрых, разворотливых, сообразительных молодых людей наверняка удастся подготовить больше хороших летчиков, чем из ста лениво мыслящих и лениво действующих увальней, даже если и те и другие одинаково мечтают быть пилотами.

Между прочим, два из трех лучших летчиков, с которыми мне приходилось общаться в жизни, непременно обладали повышенным чувством юмора, блистали остроумием. Не берусь «подводить» под это наблюдение какую-либо теоретическую базу, но в душе убежден: это не случайно!

10

Кем быть лучше: военным летчиком, например истребителем, или простым гражданским пилотом?

Ответить на этот вопрос однозначно затрудняюсь. Есть в профессии военного летчика привлекательные стороны, которые неведомы летчикам линейных самолетов; есть и в ремесле гражданского пилота свои неповторимые радости.

Поэтому я, пожалуй, поступлю так: назову и в той и в другой работе то, что представляется мне лучшим, а уж читатель, сообразуясь со своим характером, темпераментом, вкусом, пусть решает сам.

Летчик-истребитель в воздухе всегда один. Сам себе пилот, сам себе штурман, сам себе и стрелок-радист. Радость истребителя — свистящая, трепещущая на кончиках крыльев скорость.

И еще: самолет-истребитель — машина короткого, уничтожающего боя. Найти врага, догнать, опередить на десятую долю секунды и уничтожить — вот главная задача пилота этой машины. Помните: «Есть

упоение в бою»? В воздушном бою упоения не занимать, чего-чего, а восторга, ожесточения, какой-то особенной холодной ожесточенности летчику-истребителю всегда хватает!

И еще: истребитель — пилотажная машина. Нет ничего проще, чем, подняв истребитель в зенит, вонзиться в голубой сверкающий купол неба вертикальной свечой, обернуться серией восходящих «бочек», завалиться на спину, перекинуться еще в паре «бочек» и, опустив нос машины, ринуться навстречу земному шару... И это тоже здорово, ни с чем не сравнимо и ни на какой другой машине не выполнимо.

Труд пилота гражданской авиации, особенно в мирное время, самый осмысленный небесный труд: возишь ли ты пассажиров, опыляешь посев, разведываешь рыбу, таксируешь лес, таскаешь почту, ведешь охоту в зимней степи или зондируешь атмосферу, или доставляешь матрицы, или несешься на выручку к больному — результат твоих усилий, твоего упорства, мастерства, выдержки, твоей, наконец, жизни налицо. Это тоже здорово.

И для того чтобы узнать мир, увидеть разнообразие и огромность нашей земли, повстречаться с величавой голубизной вечных арктических льдов, пережить безумство полярных сияний, испытать счастье облачных пастбищ, почувствовать собственное могущество, перешагивая через материки и океаны, для того чтобы как обыденное принимать завтрак в Москве, а обед где-нибудь в Гаване, надо стать пилотом гражданской авиации.

Хочу еще добавить: ошибаются те поклонники авиации, которые полагают, что различная специализация летчиков предполагает разный уровень подготовки, разную квалификацию.

Отличный летчик — это отличный летчик, совершенно независимо от того, на чем он летает: на сверхзвуковом истребителе-перехватчике, на ракетоносце, на двухсотместном пассажирском лайнере или на легкой связной машине. Посредственный летчик — это посредственный летчик, и никакими знаками различия, никакими форменными орнаментами и прочи-

ми, чисто внешними аксессуарами тут ничего не изменишь.

Конечно, каждый вид авиационной работы предполагает известный запас особых знаний, особого уменья, особой привычки. Но в основе всего лежит уменье летать, думать, принимать точные, оправданные обстановкой и непременно быстрые решения.

11

Я хочу быть только летчиком-испытателем, скажите, куда для этого надо идти учиться?

На первый взгляд вопрос как вопрос. А на самом деле — свидетельство крайней наивности и полной авиационной неосведомленности моего корреспондента Константина Ф. из Харькова.

Вопрос его звучит примерно так же, как если бы человек поинтересовался: «В какое учебное заведение поступить, чтобы стать ведущим солистом балета?»

Летчик-испытатель не только и, я бы сказал, не столько служебно-должностная категория, сколько признание известных заслуг, непременно большого опыта и обязательных специальных знаний.

Известный американский испытатель Фрэнк Эверест писал: «Меня много раз спрашивали, что нужно для того, чтобы стать летчиком-испытателем. Мне кажется, прежде всего нужно желание быть им. Это решает дело на 99 процентов. Затем способности...

Самым лучшим летчиком-испытателем может считаться пилот в возрасте 21 года, имеющий 5 тысяч часов налета на реактивных самолетах 100 различных типов и являющийся обладателем ученой степени в области авиационной техники. Поскольку это, по сути дела, невозможно, читатель имеет шанс найти другое, более подходящее определение «наилучшего летчика-испытателя».

Оставим на совести Фрэнка Эвереста его высокомерный тон, бог с ним. Люди не ангелы. Даже те люди, которым удается на каком-то этапе развития авиации завоевать звание человека, летающего быстрее всех. Вдумаемся в смысл требований, выдвинутых ис-

пытателем, облетавшим 122 типа машин и зарекомендовавшим себя большим мастером.

Первое — молодость, энергия, настойчивость. С этим нельзя не согласиться. Это действительно крайне желательные качества.

Второе — налет (притом возможно больший) на разных типах машин. Тоже верно. Налет и разнообразие типов — это опыт. Опыт испытателю очень и очень нужен.

И третье — специальные технические знания. Снова верно. Без глубоких инженерных знаний, без уменья анализировать полет, проникать в суть явлений, происходящих с машиной в воздухе, без овладения математическим аппаратом на современном испытательном аэродроме пилоту просто нечего делать.

Здесь мне очень хочется привести еще одну цитату. Послушайте, что говорит заслуженный летчик-испытатель СССР Герой Советского Союза, лауреат, кандидат технических наук Г. А. Седов: «На основании приобретенных знаний летчик заранее по возможности более точно старается представить себе испытательный полет и проблемы, которые могут перед ним возникнуть. Летчик мысленно «летает» до полета, старается сжиться с полетом, приучить себя к незнакомым ощущениям. Самый сложный и дерзновенный полет, полет-мечта, сулит успех только тогда, когда он благодаря тщательной подготовке станет казаться летчику обычным, будничным полетом».

«Все это хорошо, все это, наверное, справедливо, — скажет молодой, нетерпеливый и влюбленный в небо читатель, — но как быть Косте Ф. из Харькова? Что ему делать практически?»

Отвечаю: сначала надо выучиться летать. Просто летать. Достигнуть высокого профессионального мастерства. Параллельно с этой работой надо набираться настоящих, углубленных технических знаний. И наконец: завоевав звание надежного летчика, можно поступать в школу летчиков-испытателей.

Почти все современные летчики-испытатели нашей страны проделали один из двух следующих «профессиональных» маршрутов:

Летная школа — служба в авиачасти (или гражданской авиации) — школа летчиков-испытателей — работа на испытаниях плюс авиационный институт (заочно).

И второй вариант: высшее авиационное учебное заведение (институт, академия) плюс обучение полетам — школа летчиков-испытателей — работа на испытаниях.

12

В «Комсомольской правде» я прочитал, что Оренбургское авиационное училище готовит летчиков-инженеров. И вот хочу спросить, а для чего, собственно, летчику быть инженером?

Когда авиация переживала младенческий возраст, когда перед глазами пилота располагались всего два-три примитивных прибора, летчику нужнее всего были смелость, спортивный дух и хватало лишь самых общих представлений о физических законах, поддерживающих летательный аппарат в воздухе.

В ту далекую пору среди авиаторов превыше всего ценилась интуиция. Проще говоря, чутье.

Прошли годы. Самолеты изменились до неузнаваемости. В пилотских кабинах сделалось тесно от приборов. Летательный аппарат объединил в себе новейшие достижения аэродинамики, строительной механики, гидравлики и многих-многих других научно-технических дисциплин. И пилоту потребовались точные, совершенно достоверные знания большого и разнообразного диапазона.

Старые летчики вынуждены были лихорадочно учиться, всеми возможными и невозможными способами восстанавливать пробелы в образовании.

Для того чтобы успешно решать новые задачи на новых самолетах, пилотам надо было понимать язык цифр, красноречие формул, молчаливую выразительность графиков. Просто понимать — мало. Надо было выучиться мыслить совершенно иными категориями. Это было трудно, но совершенно необходимо.

Тем временем технический прогресс набирал скорость. На летательные аппараты ставили сложнейшую автоматическую аппаратуру. В авиацию вторглись электронно-счетные машины. Летающей стала локационная техника. На ближайших подступах к аэродромам стоят сегодня открытия атомной науки.

Естественно, ни один человек не может быть сразу и просвещенным инженером-механиком, и радиоспециалистом, и равноценным знатоком кибернетики, и докой в делах локационных. Однако командир современного воздушного корабля обязан четко, уверенно и непринужденно разбираться во всех подвластных ему силах. Знать их происхождение. Понимать назначение. Оценивать возможности. Предвидеть капризы.

Вот поэтому-то Оренбургское и ряд других авиационных училищ готовят теперь инженеров-летчиков.

Сегодняшнему, а в еще большей степени завтрашнему командиру воздушного корабля мало технического самообразования, доморощенного повышения квалификации.

Жизнь требует — летчик должен быть инженером.

13

Если можно, объясните, пожалуйста, чем отличается летчик-инструктор от обыкновенного летчика. Хорошая это работа или не очень?

Однажды мне уже случилось цитировать французских авиаторов Монвиля и Коста: «Хороший инструктор — редкая птица: он должен обладать взглядом орла, от которого ничего не скроется, кротостью белого голубя, мудростью совы и неутомимым красноречием попугая, который изо дня в день повторяет хорошие советы». Думаю, что лучше и короче просто невозможно определить качества, необходимые инструктору.

Человек начинает постигать авиационную премудрость на практике. Сначала инструктор показывает, что и как надо делать. Показывает раз, два... пять... И это ведь каждому ученику! А если у него в груп-

пе, скажем, шесть курсантов, значит бедняге приходится повторять одни и те же, на всю жизнь освоенные, приевшиеся приемы управления машиной и шесть, и двенадцать, и тридцать раз в день.

Потом в пилотирование понемножку включается и новичок. Ему разрешается мягко держать за ручку двойного (параллельного) управления, копировать действия своего учителя. И раз, и два, и сто раз!

Постепенно инструктор отдает самолет в руки курсанта, а сам только «страхует» движения ученика.

Машина, попавшая во власть неоперившегося птенца, ковыляет по небу, как пьяная. Заваливается с крыла на крыло, то клюет носом, то вдруг становится на дыбы. Новичка это не очень расстраивает, он изо всех сил воюет с указателем скорости, гоняется за линией горизонта, в поте лица старается сохранить заданную высоту и кривых пируэтов самолета просто-напросто не замечает. А инструктор должен терпеть. Инструктор должен понимать: не может его подопечный вот так взять и полететь. Это было бы чудо, а чудеса, как известно, встречаются только в сказках.

Согласитесь, инструктору нужны терпение, выдержка, кротость. Тем более что практика показывает: ругать ученика — только портить...

Проходит сколько-то времени, и курсант вполне сносно копирует действия своего учителя. Однако радоваться еще рано. Теперь инструктору предстоит обучить галчонка исправлению характерных ошибок, которые тот непременно допустит, как только окажется в воздухе один.

Летчик вводит погрешности и сам исправляет их. Раз, два... пять. Потом он предлагает курсанту помогать ему. Потом требует от ученика самостоятельных, совершенно осмысленных действий.

И тут, как нигде, от того, кто учит, требуется педагогический талант, уменье постигать чужую душу, быть по-настоящему мудрым. Одного новичка надо подбодрить даже тогда, когда успехи его оставляют желать лучшего. Другого — ругнуть, хотя в общем и целом он вполне на уровне стандартных требований.

Третьего полезнее всего чуточку подковырнуть, как говорится, подначить, и, глядишь, он за день успеет больше, чем вся группа за неделю...

Наконец подходит время, когда птенцы вылетают одни.

Они поднимаются с аэродрома, набирают высоту, оставляют свой первый самостоятельный след в небе...

А инструктор?

Инструктор стоит около командной радиостанции и нервно жует незажженную папиросу. В руке у него микрофон, и он, словно попугай, говорит одно и то же:

— Кренчик поменьше! Хорошо. Скоростенку проверь! Хорошо. Высотенку не перебирай! Хорошо. — И так до самой посадки. И раз, и два, и сто раз...

А потом наступает самое горькое и вместе с тем самое радостное событие: мальчики, получившие из твоих рук крылья, уходят в большое небо. Ты же остаешься на пятачке учебного аэродрома, получаешь новых желторотиков и снова учишь их правильно залезать в пилотскую кабину, без паники запускать двигатель, аккуратно выруливать, грамотно взлетать, чисто маневрировать, рассчитывать на посадку и приземляться точно у «Т».

Проходят годы. И вдруг где-нибудь на промежуточном аэродроме ты являешься с докладом к начальнику авиагарнизона и узнаешь в раздобревшем, краснолицем, уверенном и властном полковнике авиации Васю Синицына или Федю Галкина — своего бывшего курсанта.

Полковник смотрит на твой капитанский погон и иногда, наплевав на все правила субординации, широко распахивает объятия и по старинке обращается к тебе: «Товарищ инструктор!» Бывает, объятия и не распахиваются. Случается, но это уж совсем редко, что начальник гарнизона не узнает тебя или делает вид, что не узнал...

Хорошая у летчика-инструктора работа или не очень? Думаю, что все дело в характере.

Если тебя по складу ума, по темпераменту может согревать мысль: вот скольких людей я выпустил

в небо! — тогда эта работа будет хороша, и благодарна, и радостна.

Если же все курсанты кажутся тебе на одно лицо и после двадцатой посадки ты начинаешь нервно поглядывать на часы, ожидая конца летного дня, лучше подавать рапорт и просить перевода либо в строевую часть, либо на линию — словом, куда угодно, но только подальше от учебного аэродрома.

14

Объясните, пожалуйста, в чем разница между летчиком, летающим на самолете, и пилотом вертолета. Или такой разницы нет?

Если говорить о человеческих достоинствах и недостатках командира крылатого корабля и его собрата вертолетчика, если сравнивать их технические и специальные познания, если взвешивать их способности (авиационные я имею в виду), думаю, что заметных отличий установить не удастся.

Единственная разница, серьезно отличающая людей этих родственных и очень близких специальностей, кроется в технике пилотирования. Профессиональные навыки, выработанные приемы управления летательными аппаратами заметно разнятся. Поэтому как опытному пилоту крылатой машины вряд ли удается без специальной подготовки уверенно слетать на вертолете, так и вертолетчику, впервые попавшему в самолетную кабину, придется туго.

И все же пилоты всех летательных аппаратов — мастеровые одного воздушного цеха. Объединяющего в их труде куда больше, чем разделяющего. Тот, кто начнет свой авиационный путь, например, на спортивном самолете, а потом задумает переучиться на вертолетчика, не прогадает. Небо есть небо. А техника пилотирования — дело наживное.

15

Почему в правилах приема в летные школы и в вашей книге «Вам — взлет!» сказано, что в авиационные училища принимают юношей, а как же быть девушкам?

После такого вопроса следует обычно ряд упреков в мой адрес и в адрес организаций, ведающих формированием летных школ.

Девушки доказывают, что они «ничуть не хуже», что «они хотят стать летчицами», и далее ссылаются на исторические примеры: «А как же Раскова, Гризодубова, Осипенко, Чечнева и другие военные летчицы?» И последний постоянный довод: «Как же Валентина Терешкова? Что ж, на космическом корабле летать легче, чем на простом самолете?..»

Прежде чем ответить по существу вопроса, я хочу сказать всем обидевшимся девушкам: «Милые мои девчонки, честное слово, я лично не виноват в тех ограничениях, которые стоят на вашем пути в небо, в своей книге я только честно отразил существующее положение вещей. Действительно, принимают юношей. Это узаконено».

Теперь по существу проблемы.

Женщин не допускают у нас в стране к работе забойщиками, нет женщин-водителей 25-тонных самосвалов, женщины не играют в футбол, не занимаются штангой и боксом. Неужели ж вы можете серьезно подумать, что эти ограничения введены из-за плохого отношения к вам?

Только заботой о здоровье женщин продиктовано решение, не допускающее приема вас в летные школы.

Знаю. Здесь меня непременно перебьют. А как же женщины, которые все-таки летают?

Нет правил без исключения. И Валентина Степановна Гризодубова, и Марина Николаевна Раскова, и Марина Павловна Чечнева, и сама Валентина Владимировна Николаева-Терешкова — и с к л ю ч е н и я.

Возможно ли быть исключением? В принципе воз-

можно, но очень трудно. Для этого надо обладать незаурядными волевыми качествами, надо уметь упорствовать, терпеть поражения и не сдаваться, надо обладать абсолютной преданностью авиации, убежденностью в своем праве быть исключением, большой смелостью мысли и чувств. И ко всему еще, не стану кривить душой, должно обязательно хотя бы один раз (особенно это важно вначале) крупно повезти.

16

Сколько бы ни говорили, что работа летчика обыкновенная, я с этим все равно не могу согласиться. И очень прошу ответить мне на такой вопрос: «Что вы считаете в работе летчика самым страшным?» Только ответьте, пожалуйста, откровенно или уж лучше совсем не отвечайте. Очень прошу!

Хорошо, буду откровенным.

Самым страшным я считаю разочарование. Вот настроил себе человек воздушных замков, навоображал, нафантазировал, а столкнулся с реальной, настоящей авиационной действительностью и увидел: летная работа — трудная работа. И физическая нагрузка большая. И нервное напряжение немалое. И на аэродромах еще куда как много вовсе не романтической возвышенности, а самой будничной, грубой прозы.

Летать и не любить свое дело — это страшно. Это очень страшно!

Мне могут возразить: «А разве не страшно быть, например, инженером-строителем и не любить строительного дела?» Отвечу: вероятно, и это страшно, но все-таки в меньшей степени. И вот почему: отработав положенные часы, добросовестно исполнив свои нелюбимые обязанности на земле, человек может переключиться — с упоением играть в футбол, собирать транзисторные радиоприемники, разводить кроликов или найти себе еще какую-нибудь отдушину. Конечно, летчика никто не лишает права на любительство (я знаю летчиков-художников, летчиков-охотников и

летчиков-автогонщиков). И все же небо требует всего человека. Целиком. Не говоря уже о том, что сегодня у вас вылет в три часа утра, а завтра — в двенадцать часов ночи, сама специфика авиационного ремесла заставляет человека отдавать своей профессии всю душу без остатка. Иначе долго не пролетаешь. Иначе немного раньше или немного позже, но непременно поставишь себя перед лицом катастрофических неприятностей.

Да, разочарования будущим летчикам надо бояться. Вот почему, между прочим, я уже советовал всем начинать с аэроклуба. Проверь, убедись, удостоверься совершенно точно: авиация — моя стихия. А уж потом ныряй и плыви. Плыви далеко, спокойно, радостно.

И еще страшна растерянность. Подумайте сами: вот растерялся по тем или иным причинам тот же инженер-строитель. В девяти случаях из десяти он может схватиться за голову, переживать, позвонить своему начальнику по телефону и посоветоваться. У летчика такой возможности нет, даже в одном случае из десяти.

Полет — это скорость, это безостановочное движение вперед. И если обстоятельства складываются так, что надо принимать нестандартные решения, действовать не по заранее предусмотренному параграфу инструкции, а это справедливо замечено, что «все правила не заменяют рассудка, а должны приходить ему на помощь», летчик не имеет права на растерянность, колебания, неуверенность. Ну, а если все-таки растерянность захватывает человека, если она оказывается сильнее его воли, выдержки, профессионального мастерства? Тогда — плохо. Тогда действительно делается очень страшно.

Других, так сказать, специфических авиационных страхов я не знаю.

— А высота? А маневрирование в воздухе? А скорость?

Ну что ж, на высоте работают и монтажники высоковольтных линий, например; острое чувство маневра в пространстве знакомо цирковым артистам,

прыгунам в воду, мастерам слалома; скорость — подруга мотогонщиков.

Нет, специфических, особых, исключительно авиационных страхов я не знаю.

17

Среди множества вопросов, полученных мной, в читательских письмах попадаются порой, мягко выражаясь, и несколько неожиданные. Вот один из таких удивительных вопросов:

> *В настоящее время я заканчиваю аэроклуб. Здесь я многое узнал и многому научился. Но все же не на все интересующие вопросы получил точные ответы. В частности, я хотел бы знать: какой существует порядок назначения пенсий летному составу?*

Ну что ответить автору этого письма Владимиру Прокофьеву, девятнадцати лет от роду, неженатому, бездетному, закончившему десять классов средней школы, обладателю первого спортивного разряда по лыжам, чертежнику по профессии?

Полагаю, что вам нет смысла заканчивать аэроклуб и направлять свои стопы в наше высокое, светлое, не захватанное обывательскими лапами небо.

Если вы в девятнадцать лет беспокоитесь о пенсии, боюсь, что в двадцать пять вы станете измерять длину своих маршрутов не километрами, как это делают все нормальные пилоты, а рублями и копейками денежного вознаграждения.

Нет, я не идеалист и вовсе не против денежного вознаграждения за летный труд. И не против сдельщины, равно как и не против премий. Но пусть все-таки сначала будут километры высоких путей, а уж потом «суммы прописью» в бухгалтерской ведомости.

Очень боюсь, что, если вам, паче чаяния, удастся удержаться на летной работе, весь наш голубой, зеленый, нежно-фиолетовый, бесконечно многоцветный мир будет представляться вам к тридцати годам грандиозным универмагом. Вас будут радовать марш-

руты в Париж — там дешево барахло — и огорчать полеты в Дели — за те же деньги и половины не купишь.

Может быть, я слишком строг, вполне возможно: ведь вам всего лишь девятнадцать лет. Говорят, это пора брожения. Но иначе не могу.

Отвечая на ваш вопрос, невольно думаю о другом девятнадцатилетнем — о летчике-истребителе Герое Советского Союза Викторе Рахове. В ваши годы он успел пройти свинцовое крещение в Испании, дрался и погиб в небе Монголии. У него был такой личный счет сбитых самолетов противника, которому можно позавидовать и в тридцать и в сорок лет.

Любовь должна быть строгой. Моя любовь — авиация. Вот почему мне трудно быть снисходительным к вам.

18

Среди самых разнообразных вопросов, которые поставили читатели «Вам — взлет!», был и такой:

Я прочитал вашу книгу и, полагаю, понял, чего требует от человека летная работа. Прямо скажу — многого. А теперь я хочу спросить вот о чем: ну, а что дает профессия летчика тому, кто ее выбрал? Только, пожалуйста, ответьте объективно.

Ответить на этот вопрос строго объективно я не могу. О родном мне ремесле летчика могу говорить лишь субъективно. Не скрою, мне хочется превозносить нашу работу, прославлять ее, поднимать выше всех мыслимых, выше всех рекордных динамических потолков.

Летающий человек — сильный человек. Он сильнее ветров, сильнее облачных заслонов, сильнее ночи, сильнее земного притяжения. На мой взгляд, этого уже довольно, чтобы накрепко полюбить профессию пилота.

Летающий человек — хозяин пространства. Он переносится с одного конца земли на другой, обгоняя в своем стремительном движении птиц, не замечая

горбатых хребтов, отбрасывая прочь реки, тайгу, пустыни, моря и целые океаны. На мой взгляд, это счастье, которому даже в мыслях трудно подыскать соперника.

Летающий человек — всегда боец. Каждый день над нашей землей бушует 44 тысячи гроз. Не менее 1800 в минуту! Каждую минуту над миром сверкают 100 молний. А люди неба — в небе!

Кто-то из летчиков написал: «Болтанка самолета похожа на тряску, которую бы испытала автомашина, едущая по железнодорожным шпалам». Но никакая болтанка не может остановить командира корабля, занявшего свой эшелон в небе и идущего вперед к цели.

Скорость ветра в струйных течениях достигает 300 километров в час. Это сила! Но люди неба — сильнее!

Птицы в тумане не летают — не могут. Завяжите глаза соколу, и ему конец — завалится на землю, как жалкая курица. Облака, дымка, непроглядная ночь — застилают взор человеку. Но он летит! Бьется с чернотой ночи, с отнимающими горизонт облаками, со слепым ливнем, с липким туманом, с косматой стеной косого снега. Бьется и побеждает. В этой драке человеку помогают выращенные им автоматы, ему служит прирученная радиоволна, для него живет, покачивается, вздрагивает выдрессированный искусственный горизонт, спрятанный за стеклышком хитрого прибора.

Если все это не настоящее счастье, то что же почитать тогда за настоящее?

Человек в полете — лучше человека на земле. В этом нет никакой мистики. Просто на стратосферной высоте, под сводом темно-фиолетового, густого неба, или на беснующейся сверхзвуковой скорости, способной нагреть машину и заставить ее поседеть, никому не придет в голову склочничать, сводить мелкие счеты с соседом, жадничать, упиваться копеечной славой, ревновать жену или надуваться от пустой амбиции...

Я бы мог продолжить, но, думаю, довольно и сказанного.

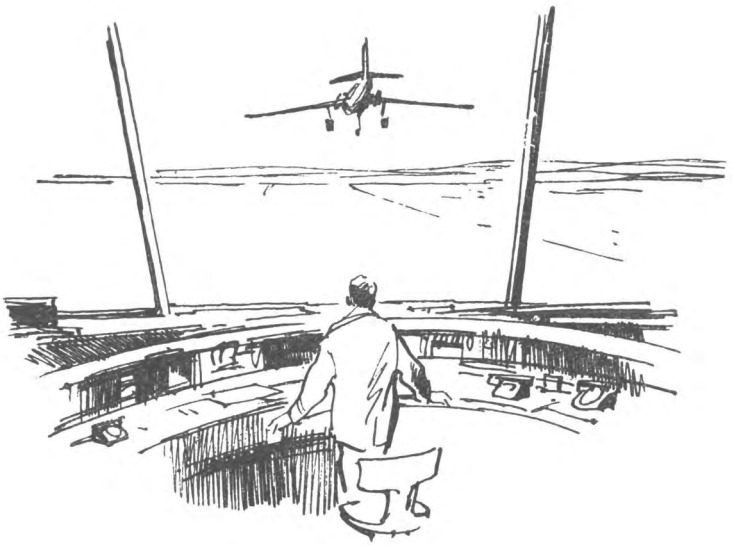
Авиация дает человеку силы, награждает его чувством могущества, делает маленького человека победителем великанских сил природы, поднимает его над самим собой, делает лучше.

По-моему, это так много, что большего и не нужно!

* * *

На этом я, пожалуй, и закончу главу вопросов и ответов. Конечно, тут далеко не все вопросы и не все ответы, в которые можно уложить авиацию от «а» до «я». Но ведь уже давно установлено: «Нельзя объять необъятное».

Поставлю точку и двинусь по нашему маршруту дальше.



НЕЗНАКОМАЯ ЗЕМЛЯ

◇

ГЛАВА ПЯТАЯ

Василий Иванович Тонушкин рекомендовал мне непременно рассказать о земле. О той земле, что обеспечивает по крайней мере половину успехов в воздухе. Совет этот, конечно, верный, но как лучше его выполнить?

Рассказать об аэродромных полосах, принимающих на свои могучие бетонированные плечи двухсоттонные летающие корабли? Поведать о дальних и ближних радиоприводных станциях, берущих в свои невидимые руки машины и ведущих экипажи в заданную точку? Познакомить читателя с устройством локаторных установок, не замечающих ни ночи, ни высокой, ни низкой облачности, рассказать о хрупких экранах, на которых небо всегда голубовато-мерцающее, а самолеты — зеленоватые фосфоресцирующие всплески? Распахнуть перед любопытными глазами ворота воздушных коридоров, к сожалению не обставленных никакими «дорожными» знаками, но тем не менее свято соблюдаемыми всеми летающими людьми?

Все эти замечательные технические достижения заслуживают самых добрых слов, и все же... все же мне не хочется рассказывать о них в этой книге.

Почему?

Отвечу словами Ассена Джорданова — летчика, писателя и художника: «Никакой сделанный механизм не лучше человека, управляющего им». Пусть

это положение оспаривается специалистами по электронике, я принимаю его без всяких «но» и «однако».

Чтобы рассказать о земле, о той земле, которая верой и правдой служит небу, надо говорить о людях, о специалистах.

Казалось бы, чего проще! Но это только на первый взгляд просто. Ведь на каждого летающего приходится, наверное, не меньше двухсот нелетающих. И все они заняты чрезвычайно ответственными, чрезвычайно важными делами.

Как же быть: взять длиннейший список и, следуя от строки к строке, рассказать о всех специалистах-наземниках? Но тогда книга превратится в нечто бесконечное, напоминающее телефонный справочник. Или решиться на совершенно противозаконный (с точки зрения управления кадров) шаг — самовольно сгруппировать представителей разных профессий, разных профилей, разных квалификаций.

Рискну!

Первая группа: инженеры-эксплуатационники, механики, мотористы, прибористы, радиоспециалисты, электрики, мастера по бортовым локаторам и все остальные, кто пестует самолет на земле. Назовем всех их условно — механики.

Вторая группа: работники службы ГСМ — горюче-смазочных материалов, аккумуляторщики, компрессорщики, кислородчики, транспортники, пожарники, стартовый наряд и все остальные, кто встречает и провожает каждую машину в каждый полет. Назовем этих людей — встречающие и провожающие.

Третья группа: все, кто входит в пассажирскую службу, — от кассирши Аэрофлота до начальника пассажирских перевозок; все, кто входит в службу доставки грузов, работники плановых отделов, врачи, медицинские сестры, повара, официантки, сотрудники гостиниц... Все они не переступают границы летного поля и тем не менее день и ночь служат небу. Назовем этих людей тоже совершенно условно — те, кто за чертой летного поля.

И наконец, четвертая, последняя группа: штурманы, дежурящие на земле, радисты, локаторщики, телеграфисты, метеорологи, всесильные диспетчеры. Назовем их с м о т р я щ и м и в н е б о...

Уважаемый товарищ, начальник управления кадров, простите за самовольство и, пожалуйста, поверьте: никто не собирается всерьез вторгаться в вашу епархию. И самовольство это временное, надеюсь, оно послужит не во вред, а на пользу делу.

А теперь слово о МЕХАНИКАХ.

1

Однажды в роскошном аэропорту, освещенном голубоватым светом модных светильников, мне довелось наблюдать такую сцену: провожали даму. Она была уже немолода, безукоризненно одета. Держалась строго и чуточку надменно. Мне показалось даже, что в аэропорт приехала героиня какого-то зарубежного фильма. Высокий седеющий человек (ужасно хочется назвать его «сударь»), блеснув стеклами пенсне (образца середины XIX века) и сломившись в пояснице, галантно поцеловал даме руку. Тут какой-то парень, видно тоже, как и я, случайный свидетель этой сцены, обронил непочтительный комментарий:

— И что за привычка мадамам руки лизать! Удивляюсь. — Нарочно или случайно произнес он эти слова достаточно громко, не знаю. Важно другое: дама услышала и сударь тоже услышал. К чести пожилого джентльмена надо сказать, что он не сделал вида, будто реплика его не касается. Он выпрямился и гневно отчитал малого:

— Вы напрасно удивляетесь, милостивый государь! Женщина заслуживает высшего уважения на земле, всех мыслимых почестей и всех знаков любви. Женщина дает жизнь миру, женщина движет время. Если вы этого не понимаете, мне жаль вас. Подумайте на досуге, кому обязаны вы жизнью, кто дал вам эти широкие плечи, этот слишком уверенный, я не хочу сказать, неприлично нахальный взгляд, и, на-

деюсь, вам сделается неловко за вашу по меньшей мере глупую реплику...

Он снова поцеловал даме руку. Шикарным жестом поднял ее черный с желтой кожаной окантовкой чемодан и картинно удалился. Не ушел, а удалился вместе со своей спутницей.

Парень глядел им вслед ошалевшими глазами.

А мне пришла в голову совсем неожиданная мысль: «Если справедливо все, что сказал седой вежливый человек (а слова его, безусловно, справедливы), то нам, летчикам, надо целовать руки не только дамам, но и своим механикам».

Да, да! У каждого из нас была мама. Мама дала нам жизнь, воспитала нас, вырастила в наших сердцах любовь, уважение, упорство — все, без чего человек вообще не человек и, уж во всяком случае, не летчик. Это верно. А потом мы сами, наши сердца, наши души, перешли во власть мозолистых, грубых и бесконечно нежных рук наших механиков.

Это их руки хранили и хранят нашу жизнь, берегли и берегут наши сердца; это их руки, обмороженные, обожженные, исцарапанные, усталые, незаметные и вездесущие, поднимают нас каждый день в небо.

Самолеты создают академики, профессора, люди науки, творческого вдохновения, гении, поднявшиеся высоко-высоко над многими. Это верно. И двигатели создают академики. И специальное оборудование наших машин — детище людей славных, знаменитых, из ряда вон выходящих.

Но самолеты не полетят, пока руки механиков не отправят их в полет.

И двигатели не заработают, пока руки механиков не согреют своим теплом их тела.

И ни одна приборная стрелочка не шелохнется, пока руки механиков не прикоснутся к тончайшей паутине самолетных нервов.

Механики — самые незаметные, самые непрославленные люди на земле, хотя без них, без механиков, мы никогда бы не измерили истинной высоты неба.

Я затрудняюсь назвать имена всех учителей, учив-

ших меня в жизни. Я наверняка не сумею перечислить фамилии всех докторов, лечивших меня. Своих механиков я помню, всех до единого: Гаврилов, Горбатко, Шуршиков, Алексеев, Завражный, Фетисов, Акмуков, Хейфиц, Анурьев, Савченко, Сидоров...

И если я гляжу сегодня в голубую высотищу бескрайнего неба живыми глазами, если дышу ветром дальних дорог, если мечтаю о дне завтрашнем, если, наконец, пишу новую книгу — это благодаря им, благодаря их золотым рукам, благодаря их честным, никогда не щадившим себя сердцам.

Однако слова остаются словами, если их не подкрепить фактами.

Злой сибирский мороз уже много дней и ночей подряд жал землю. Трудно было дышать. Холод пробивал даже меховые комбинезоны, добирался сквозь лохматые собачьи унты до самых пяток.

У всех нас, обитателей степного аэродрома, была одна-единственная мечта — согреться. Не просто подержать руки над камельком, а по-настоящему — прожарить все кости. Баня с веником, с душным обжигающим полком, чтобы воды вволю, представлялась нам в ту зиму пределом человеческого счастья, почти неземным блаженством.

В один из пронизанных стужей и ветром дней, когда соседний городок был по уши занесен колючим снегом, когда то и дело рвались перетянутые морозом телеграфные провода, на моей машине отказал стартер.

— Плохо, — сказал механик Алексеев, — хуже, однако, не придумать сейчас работенки.

— Что ж будем делать, Григорий Иванович?

— Как что? Снимать будем стартер. Смотреть. Ремонтировать.

— А как снимать? Морозище-то... И стоит стартер тесно, в рукавицах не подлезть.

— Что мороз, *он* того не спрашивает. Граница. Надо.

Четыре часа трудился Алексеев на пронизываю-

щем, собачьем холоде, только изредка забегая в землянку погреть руки и покурить.

Когда, наконец, стартер был снят и внесен в помещение, от него, как от глыбы льда, ощутимо тянуло морозом.

Руки механика, распухшие, красные, с поломанными черными ногтями, казались обваренными кипятком.

Пока электрики разбирали стартер и колдовали в его потрохах, Алексеев тихо сидел в уголке и о чем-то думал.

— Ты что, Григорий Иванович, загрустил? — спросил я.

— Снято оно снято, а как ставить? Подходы, сам знаешь... Одетым не залезть... Ну, верхнюю гайку, куда ни шло, заверну, а к нижним как подсунуться?..

Через час он снова ушел к машине.

Поставить стартер на крепежные шпильки было минутным делом, но накинуть на резьбу и затянуть гайки казалось вовсе невозможно.

Голые пальцы немели, гайки валились из рук... Раз за разом повторял Алексеев безуспешные свои попытки, но только одна из четырех гаек села, как говорят механики, на свое законное место.

Алексеев потоптался у машины еще, потом растер руки сухим обжигающим снегом, плюнул на указательный палец, приморозил к нему гайку и живым ключом завернул ее на шпильку. Через минуту была завернута еще одна гайка, а через пять минут стартер уже плотно сидел на своем месте.

Машина вернулась в строй.

И только три шестигранные белые отметины на пальцах старшины Алексеева остались пожизненной памятью об этом дне.

2

Слово о ПРОВОЖАЮЩИХ и ВСТРЕЧАЮЩИХ.

С лаборантами, производящими анализ горючего и смазочного, что потом будет заправлено в баки ма-

шины, с аккумуляторщиками, готовящими стартовые электробатареи, с компрессорщиками, обеспечивающими самолет сжатым воздухом, с кислородчиками, колдующими над голубыми баллонами, с шоферами, доставляющими груз к трапу, буксирующими тяжелые корабли на взлетную полосу, и всеми, кто встречает и провожает каждую крылатую машину, летчик встречается мельком.

— Привет!

— Привет!

— Горючего сколько качать?

— Тонну.

— Есть!

И пусть последнее слово останется не за водителем бензозаправщика, а за вами, за командиром корабля. Пусть это слово будет: «Спасибо». Знаю, «спасибо» не предусмотрено ни одним уставом, ни одним наставлением, ни одной инструкцией. И все же дайте почувствовать людям, постоянно живущим в тени самолетных крыльев, — они для вас не «мертвые винтики» громадной безликой машины. Тем более что от их усилий действительно зависит очень и очень многое.

Судите сами: машина проверена, заправлена, все документы подписаны, все печати поставлены, а вылетать нельзя: нет бортовых баллонов с кислородом. Кислород в руках человека, ни имени, ни фамилии которого вы не ведаете и скорее всего так никогда и не узнаете. Возможно, человек этот замотался, возможно, отказало оборудование в его цехе, но может быть и иначе: в прошлый прилет вы «напозволяли» себе в адрес безыменного кислородчика лишнего. Прикрикнули на человека, продемонстрировали ему свою значительность. Короче говоря, нахамили и тут же позабыли об этом. Но он-то не позабыл. На вашей стороне могут быть сто диспетчеров, сто начальников и все параграфы ста наставлений. И все же вовремя вы не улетите. Тот, кто ведает всего лишь кислородным хозяйством, найдет десять тысяч поводов (и все будут уважительными), чтобы продемонстрировать вам свое ответное неуважение.

Пассажирам, улетающим в дальнюю дорогу или возвращающимся из заморских стран, обычно приносят цветы и улыбки. Конечно, и летчику цветы не повредили бы, но все же важнее цветов вовремя получить заправку, кислород, сжатый воздух, трап к борту. И улыбку. Да, улыбку тоже! Этот пустячный мимолетный знак расположения успокаивает нервы, помогает укладываться в жесткие рамки расписания, облегчает пробивание облаков, строгое сохранение режима полета. Но улыбки не отпускаются по накладным со складов, не продаются в киосках даже самых шикарных аэропортов. Этот невесомый и вовсе нематериальный товар идет только в обмен: за улыбку — улыбка.

Вот и сумейте сделать так, чтобы провожающая и встречающая земля всегда улыбалась вам — от души, широко и приветливо. И тогда небо заулыбается вам тоже, даже хмурое, осеннее, неприютное небо, забитое простуженными облаками, зарядами дождя и широкими зонами обледенения.

3

Слово о тех, КТО ЗА ЧЕРТОЙ ЛЕТНОГО ПОЛЯ.

Молодому начинающему летчику совершенно безразлично, куда лететь, для чего, с кем или с чем. Молодому — подавай небо! Молодого радует сам полет, сам процесс свободного передвижения в голубом океане, лихо выполненный разворот над землей, неслышное приземление.

Но проходит, так сказать, медовый месяц (затягивающийся иногда и на год и на два), и человек привыкает к небу, вживается в него, и тогда он непременно начинает считать, начинает оценивать пользу, приносимую его полетами. Это значит — пришло возмужание.

Настоящему пилоту, опытному зрелому командиру корабля далеко не безразлично, сколько пассажиров у него на борту — сто или только десять, полны ли грузовые отсеки его машины или в них гуляет ветер.

Возить воздух по воздуху — слишком дорогое удовольствие.

Вот в это время и появляется у пилота настоящий интерес к авиационным службам, расположенным за чертой летного поля. Ведь и от кассирши воздушного агентства зависит, будет ваш рейс полным или полупустым; ведь и те, кто ведает приемкой срочных грузов, могут прибавить или отнять у вас проценты выполненного плана. Объявить на рекламном щите «Летайте самолетами АЭРОФЛОТА, экономьте время!» не так уж и сложно, а вот подтвердить неоновые слова рекламы убедительными делами: четким обслуживанием, быстрой доставкой пассажиров на аэродром и с аэродрома, безукоризненным сервисом в порту, в гостинице, в ресторане, в камере хранения багажа — это куда труднее.

Должно пройти известное время, в сознании молодого летчика должен совершиться целый ряд невидимых изменений, чтобы он почувствовал в облике тех, кто работает за чертой летного поля, своих сотоварищей, соучастников общего дела.

Однажды в Симферопольском аэропорту я наблюдал такую картину: в пассажирском зале появился человек в кожаной летной куртке. Сверкая белыми как снег зубами, блестя застежкой-«молнией», сияя рояльной ясностью начищенных ботинок, он вышел на центр помещения и объявил:

— Кто хочет быть через двадцать пять минут в Ялте? Дешевле, чем на такси! За безопасность ручаюсь! Вертолет — это вещь, товарищи...

К нему устремились люди. И лихой вертолетчик в пять минут набрал себе полный комплект пассажиров. По дороге к машине он придержал шаг у окошечка дежурного по перевозкам и сказал:

— Вот так надо работать! Убедительно...

Не поймите меня превратно: в принципе летчик, конечно, не должен продавать билеты на свой собственный рейс, не должен он и таскать чемоданы пассажиров, равно как и размещать своих подопечных в гостинице. И вообще дело летчика летать, а не ублажать воздушных путешественников. Это ясно.

Но и отгораживаться от работы внеаэродромных служб Аэрофлота не стоит. Где можешь — помоги. Где находишь нужным — вмешайся. Где чувствуешь себя в силах — посоветуй. Где уверен в своей правоте — обругай. Только не оставайся равнодушным.

4

И последнее мое слово О СМОТРЯЩИХ В НЕБО.

На трассовых аэродромах не бывает выходных дней. На трассовых аэродромах не бывает и праздничных дней. Все дни и все ночи здесь — рабочие.

Штурманы следят за полетами, контролируют соблюдение расчетных данных, помогают определяться тем, кто идет к цели на ощупь, прикрытый плотной броней облаков, отделенный от земли снеговым пологом или полосой проливного дождя.

Радисты держат связь со всеми бортами.

Локаторщики непрерывно наблюдают за каждой машиной.

И надо всеми смотрящими в небо возвышается ДИСПЕТЧЕР. Он дирижер огромного оркестра. Я бы сказал: он первый человек на земле. Разумеется, для летчика. Вот почему его работе и работе всех, кто находится у него под рукой, я собираюсь уделить особое место.

«Ночной полет тянется долго, словно болезнь. Возле самолета надо дежурить, как у постели больного. Необходимо помогать людям, которые руками, коленями, грудью встречают ночной мрак, бьются с ним лицом к лицу и для которых не существует — во всем мире не существует ничего, кроме зыбких, невидимых стихий. Силой собственных рук, вслепую, должны они вырвать себя из этих стихий, точно из морской пучины». Это написал летчик, гордость Франции Антуан де Сент-Экзюпери. И каждый человек, налетавший в жизни хотя бы полсотни часов в ночном небе, услышит в его словах что-то знакомое: свист

ветра, шорох грозы в радионаушниках, неспокойный шепот собственных мыслей.

Но вместе с тем есть в этих словах и что-то очень далекое, давно прошедшее. Экзюпери написал их тридцать лет назад. Тридцать! За это время ночь не стала добрее, не смягчились грозы и человек не вылечился от страха, но он — человек — стал во сто крат вооруженнее, опытнее; на службу пилота поступила такая техника, которая тридцать лет назад показалась бы украденной из сказки.

Об этом я думал на Внуковском аэродроме в тесной комнатке радиодиспетчерской службы.

Менялись смены.

— Воронеж, ответьте старшему...

— Казань, минуточку...

— Куйбышев, пока мы закрыты. Пролетом на Ленинград разрешаю.

— Минск, Минск, ждите указания.

Минутная стрелка едва переступила второе деление, а старший диспетчер смены успел уже связаться с десятком городов, с половиной страны.

Вошел начальник аэропорта.

— Ночью на квартиру мне звонили возмущенные пассажиры из Омска. Ругались и кричали. Так что держитесь, сейчас начнется!

Пассажиры, сидевшие в Омске, не знали и не хотели знать, что в Москве три дня свирепствовала метель, сменявшаяся оттепелями. Посадочную полосу чистили непрерывно, но бетон становился скользким, как зеркало. Принимать ТУ невозможно — тяжелая машина даже с полностью заторможенными колесами катится через весь аэродром. Полосу отогревали, полосу песочили. Уходило время. Пассажиры бушевали на трассах.

Метеоролог докладывал:

— Нижняя кромка облачности двести пятьдесят метров. Слабый дождь. Ветер северо-западный. Видимость полтора-два километра...

Начальник порта сказал:

— Погода хорошая. Будем работать. — Вставая из-за стола, он потянулся — видно, пассажиры не

дали ему выспаться — и добавил: — Помните о пробках. В Омске три машины. Свердловск будет наступать на пятки. Тбилиси и Симферополь тоже. К концу дня надо рассосать заторы.

Погода хорошая!

Старший диспетчер Владимир Прокопьевич Федотов извинился:

— Пока не смогу с вами побеседовать. Немножко вот разберемся, тогда...

И он начал разбираться.

Склонившись над микрофоном, Федотов разговаривал с аэропортами.

Из маленького, салатного, очень домашнего с виду динамика доносились голоса Иркутска, Тбилиси, Симферополя, Ташкента. На минуту мне даже показалось, что все это не всерьез — киноинсценировка, что ли: расстояние исчезло. Словно над громадной нашей землей поднялся вдруг человек и взял в свои руки все бескрайнее ее небо!

И вдруг в динамике раздался совсем неожиданный, высокий женский голос:

— Не хотите мне отвечать, старший? Будем отношения портить, да?

Может быть, это и было нарушением строгих правил Аэрофлота — здесь экономят каждое слово, — но все улыбнулись, и старший ответил миролюбиво:

— Ленинград, я вам отвечаю. Вы забыли нажать кнопку.

В динамике кто-то смущенно вздохнул...

И фантастика рассеялась.

В маленькой комнатке диспетчеров сидел обыкновенный человек, он делал свое обыкновенное дело.

5

Почти двадцать лет Федотов был пилотом истребительной авиации. Летал еще на И-16, потом, перед Сталинградом, пересел на американский «киттихаук», дрался на ЯКах. Боевым капитаном закончил войну

и в числе первых строевых летчиков овладел реактивными истребителями.

Он был истребителем-перехватчиком. Жил с ощущением, что небо очень большое, а противник совсем малюсенький — почти точка. Найти эту точку, особенно ночью, бывало невероятно трудно, а нанести удар еще труднее.

Капитан жил в особом мире. Секунда для перехватчика — большая величина. Упустил — не воротишь. А минута — колоссальный отрезок времени. Даже при скромной скорости сближения в две с половиной тысячи километров в час минута составляла почти полсотни километров!

Служба требовала собранности, учила экономить время, предельно точно расходовать слова, движения, ценить мгновения.

Двадцать лет назад капитан изучал сигналы полотнища попхем. Была в авиации такая штука. На земле растягивалась длинная стрела — целеуказатель. Десять клапанов, отваливавшиеся от стрелы в разных комбинациях, должны были сообщать летчику, где противник, на какой он высоте, куда следует. Потом на смену целеуказателю пришли бортовые радиостанции. В диком завывании, в жалобных всхлипах заблудившейся в эфире радиоволны удавалось иногда понять, чего от тебя хочет земля: «Наберите 2 тысячи метров, курс... у-у-у-а-и... 33 градуса...»

И как ни странно, тот далекий попхем помогал найти цель, и та первая радиостанция выручала в самых неожиданных случаях. А когда появились настоящие радиосредства, обеспечивающие полет, жить в воздухе стало совсем весело.

Так было. Все это я знал, когда пришел на диспетчерский пункт Внуковского аэродрома. И наверное, не стал бы обо всем этом рассказывать столь подробно, если б в наше знакомство не ворвалась новая, мало известная мне действительность.

— «Кама», «Кама», я — «Дунай», я — «Дунай», «Ашхабада» не слышу... — и тут же отзывался «Ашхабад».

В комнату вошел высокий человек в летной форме.

— Саша, посмотри сюда — эта машина третий день просится к нам. Не рейсовая. Но она нужна в мастерских. Выкрой место.

— Сажаем и так впритык...

— Ну, я тебя прошу! Для меня сделай!

— Ладно, сейчас заиграем твой еропланчик. Только не стой над душой...

Федотов подходит к дежурному штурману. Очень спокойно, как будто беседа идет не в раскаленной атмосфере диспетчерского пункта, а где-то в учебном классе, говорит:

— Давай посмотрим, что у нас с планом.

Он склоняется над графленой простыней и погружается в минутное созерцание многозначных цифр.

— Казанский, борт 42045, перенацель на Шереметьевку. Пустой идет. На его место посадим пражскую машину.

— Хорошо, — говорит штурман и, наклонившись к радиотелефону, передает команду диспетчеру направления.

— Так, сюда поплотнее поставим Омск. Давай три машины. И две свердловские. Хорошо. Брюссель не помешает?

— Брюссель не помешает — зазор пятнадцать минут, — мельком взглянув на штурманскую линейку, подтверждает Саша.

— Галя, Галочка, передайте Тбилиси, пусть сдвоят рейс — всех пассажиров на один борт. Посадку разрешаю в 14.20.

Звонит телефон. Федотов поднимает трубку.

— Вертолет? Пожалуйста, сажайте, раз запланирован, только в снег. Нет! Нет! Расчищенного перрона у меня и пяти метров нет. Чья вина? Вероятно, господа бога. Мело три дня. Все. В снег — пожалуйста.

Федотов переходит к другому столу.

— Ну, что у нас здесь?

Диспетчер стокилометровой зоны докладывает:

— Подходит первый из Омска, только что доложил ташкентский, казанский идет пролетом на Ленинград — никому не мешает. Воронеж заходит на Бы-

ковский аэродром. Шереметьевка недогружена, но у них негде ставить машины — стоянки в снегу...

— Ну, немножко разобрались, — говорит Федотов и делает мне знак рукой. — Задержал вас? Но сами видите, какой день. Пожалуйста.

— Сколько машин вы обслуживаете за час?

— По-разному. Когда все идет по расписанию — меньше, когда приходится наверстывать упущенное — больше.

6

Федотов подробно объясняет, как организована диспетчерская служба. В смене работают двадцать пять человек, не считая метеобюро, радиобюро и других вспомогательных подразделений. Двадцать пять человек заняты координацией всех действий, происходящих на земле — в аэропортах и в воздухе — на трассах.

В столицу непрерывно летят десятки машин. Они наступают на Москву с девяти строго ограниченных в воздухе направлений. Каждый диспетчер знает все — где в данный момент машина, где она будет через пять минут, сколько на борту пассажиров, сколько горючего в баках, в какой погоде идет экипаж.

Диспетчер слышит самолет и может его в любой момент увидеть. Для этого у него под рукой локатор.

Самолеты приближаются к стокилометровому московскому кольцу. И диспетчеры направлений передают машины специальному человеку. Он должен так разместить самолеты в коридорах, так рассредоточить их во времени и пространстве, чтобы полностью исключить возможность столкновения.

Со стокилометрового кольца в работу диспетчерской службы включается командный пункт. Отсюда самолет заводят на аэродром, снижают до высоты круга и отдают стартовому диспетчеру.

И так до посадки — машина переходит из рук в руки. За самолетом непрерывно следят опытные глаза и точные приборы. Если летчик до самой по-

лосы не увидит земли, его все равно притянут на аэродром, и в последний момент скажут:

— Полоса перед вами.

И он обязательно увидит полосу — чистое пространство, строго ограниченное световыми сигналами, готовое принять на себя его машину.

Рассказывая, Федотов увлекается.

— Раньше, когда я служил в истребительной авиации, мне всегда казалось, что небо очень большое, что в нем слишком много пустого пространства, а теперь я испытываю такое чувство, как будто бы мне не хватает воздуха...

— Но ведь и в истребительной авиации вы боролись за безопасность полетов?

— Конечно, но там все было по-другому. Там первая задача — найти, перехватить, уничтожить вражеский самолет. А здесь — вот смотрите. — Федотов показывает на большую карту. — Пятисоткилометровая зона отдана в мое распоряжение, и все должно быть в порядке. А скорости у гражданских машин стали тоже подходящие. Решения с руководством согласовывать некогда. Летят — не остановишь. Учитывай обстановку и решай сам. И ошибаться нельзя. Пять машин, подлетающих к аэродрому с разных направлений, по нашим понятиям — нормальное явление. А пять машин — это пятьсот человек на бортах. Головой за них отвечаешь!

Наблюдая за точной стремительной работой Федотова, я думаю: «Каково же ему достается, вот так каждый день отвечать за людей, за машины, за все?»

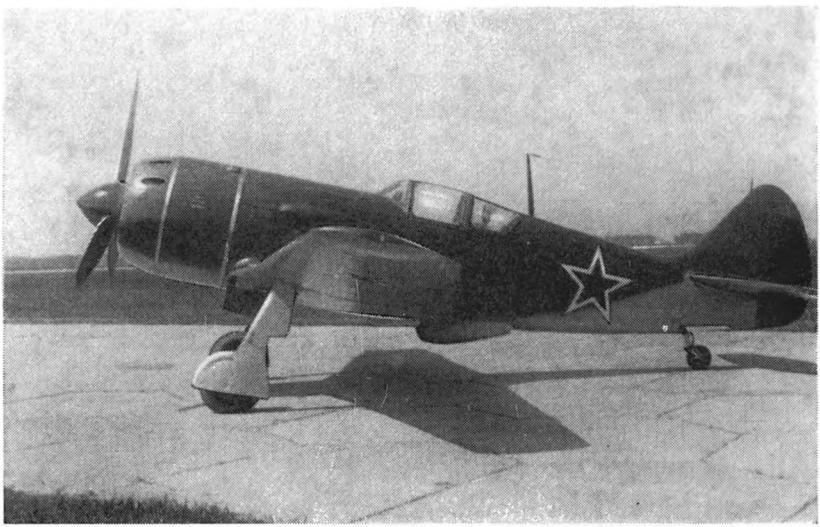
— Трудно?

— Да как вам сказать, сначала, конечно, диковато было, а теперь привык.

...Время делает удивительные вещи.

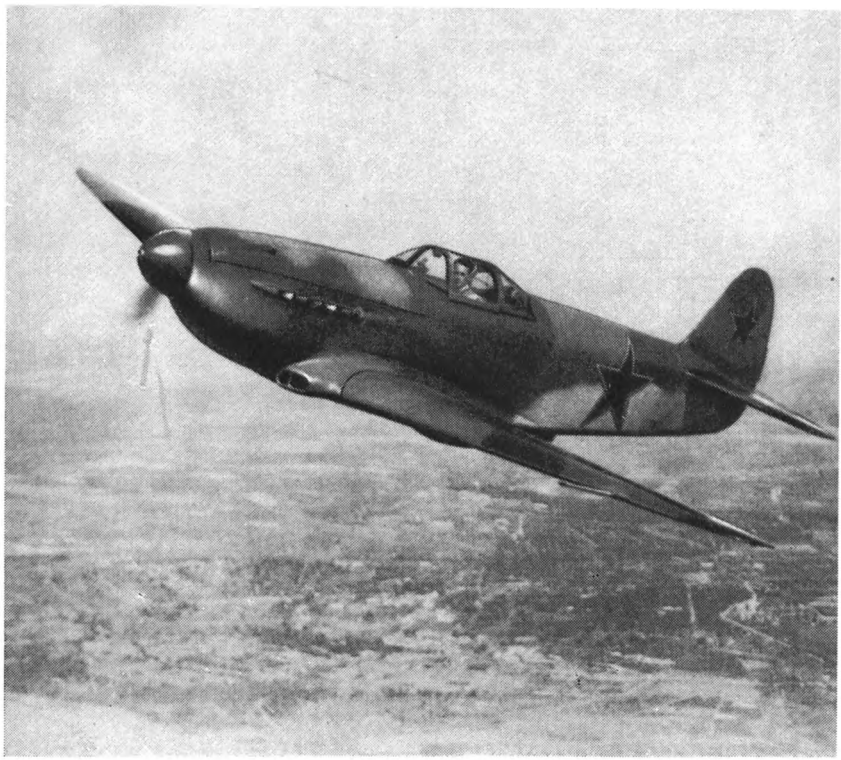
7

«И какая скорбь звучит в минорной песне самолета, который, как слепая стрела, устремляется навстречу опасностям ночи!» Это тоже Антуан де Сент-Экзюпери. И тоже тридцать лет назад.

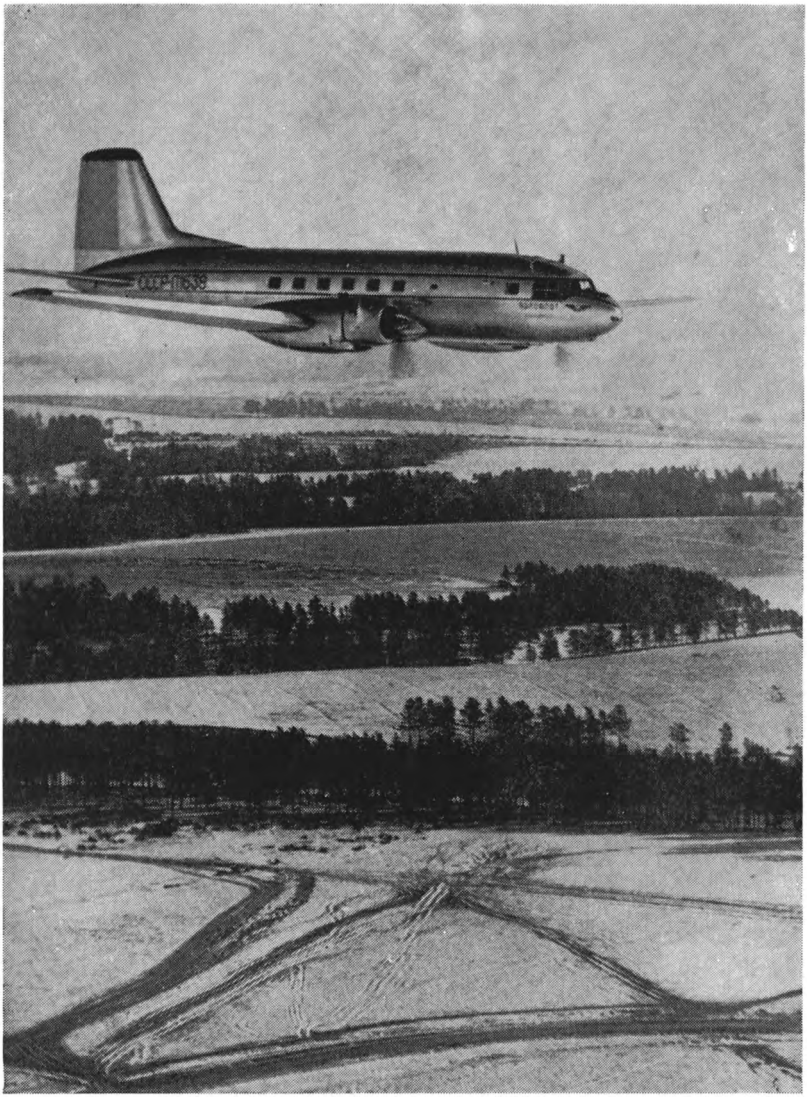


Один из представителей истребительской семьи «Лавочкиных» — Ла-9.

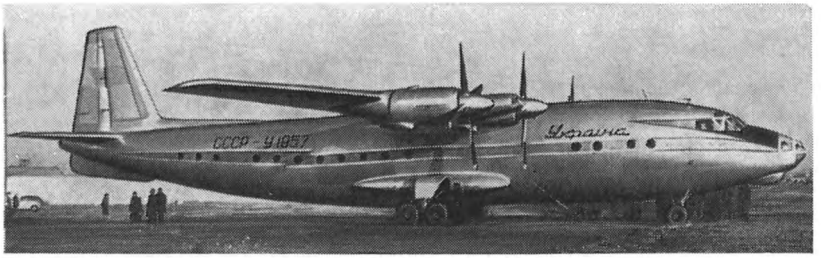
ЯК-7, истребитель из многочисленного рода «Яковлевых».



Самый легкий, самый пилотажный истребитель минувшей войны — ЯК-3.



«Ильюшин-14» — пассажирский самолет. У этой машины большое прошлое — долгие годы службы на трассах Аэрофлота. И сегодня еще ИЛ-14 не ушел на пенсию.

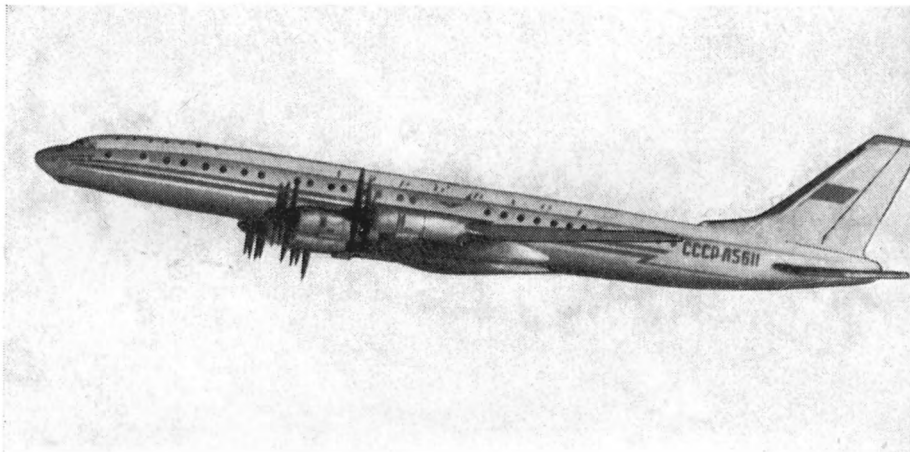


Пассажирский турбовинтовой самолет АН-10 был первой большой машиной конструкторского бюро О. К. Антонова, принятой на службу в Аэрофлот.

АН-24 — младший брат АН-10.

Конструкторское бюро С. В. Ильюшина строило штурмовики, бомбардировщики, пассажирские самолеты, а это первая турбовинтовая пассажирская машина коллектива — ИЛ-18.

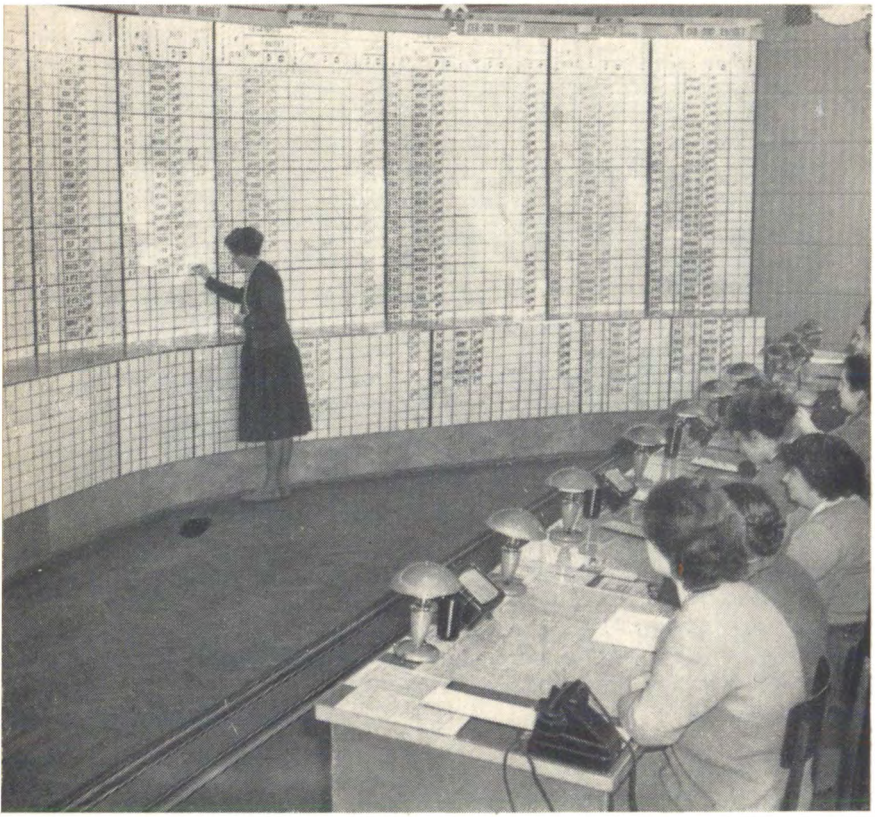
ТУ-104! И этим все сказано!



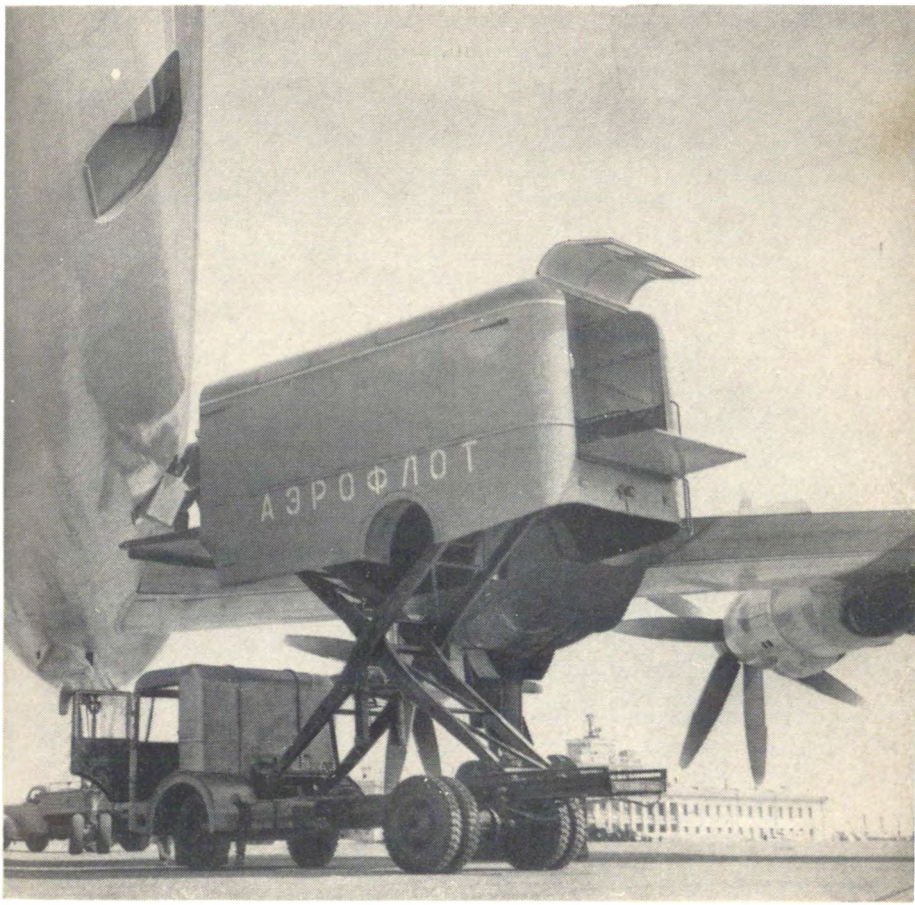
ТУ-114. В то время когда машина впервые поднялась в небо, она была самой большой, самой грузоподъемной, самой дальней, самой комфортабельной...

На диспетчерском пункте.

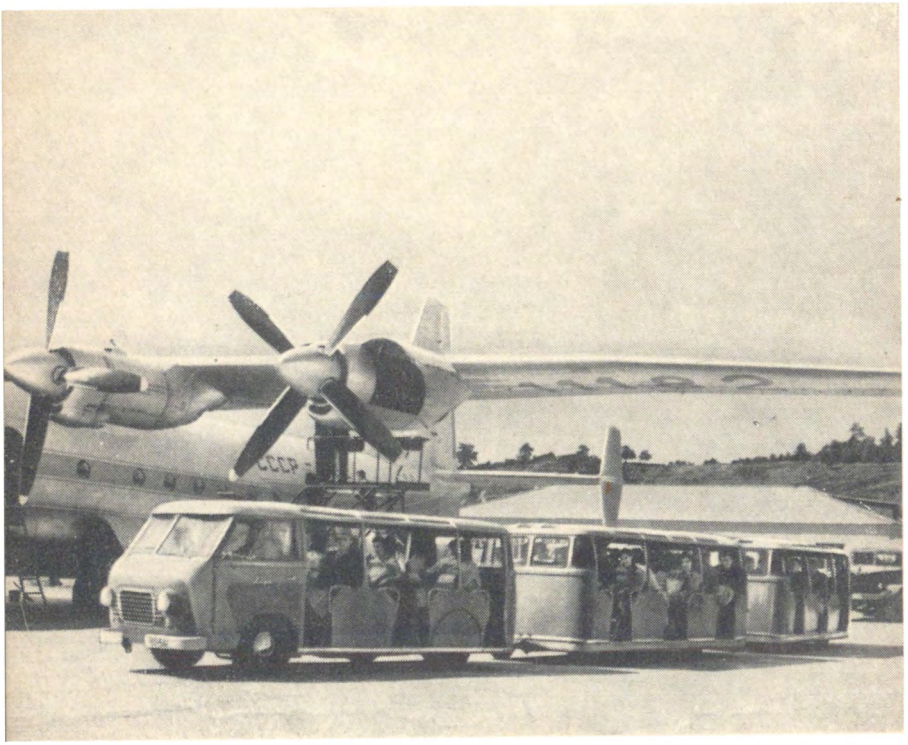
Москва. Летное поле Внуковского аэродрома.



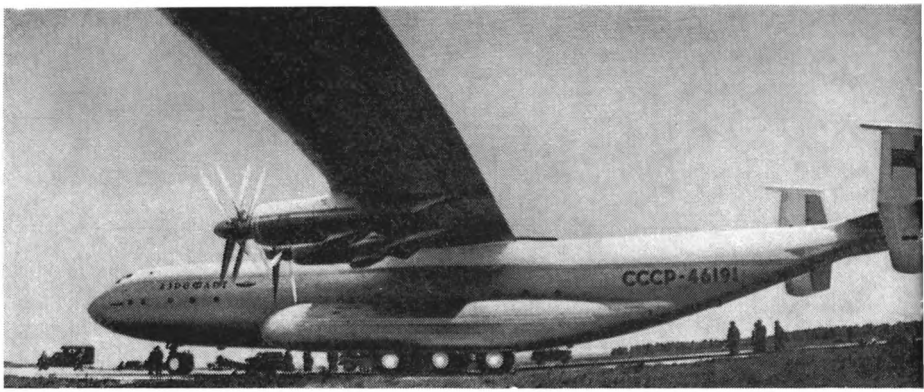
Главное информационное справочное бюро Московского аэроузла во Внукове.



Так грузят продукты в ТУ-114.

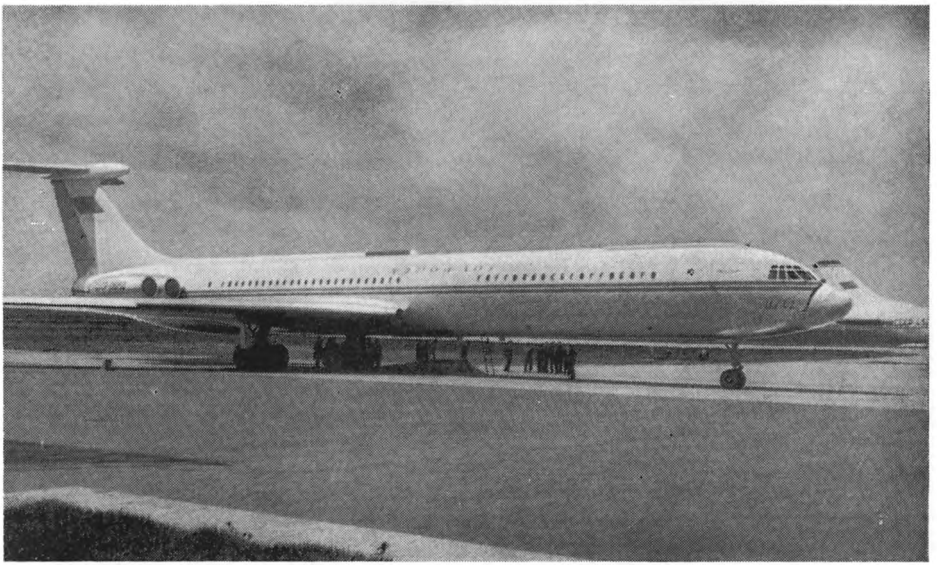


Посадка в современный самолет.



АН-22. Новый советский самолет-гигант.

Испытания костюма для полета в верхних слоях атмосферы.



ИЛ-62. 4 июня 1965 года впервые приземлился во Внуковском аэропорту после очередного испытательного полета.

Так было давно, раньше. Но вот утро авиации сменилось полуднем, и минор исчез. Летчик перестал быть в небе один. Пилота охраняют точные расчеты, ему обеспечена постоянная поддержка земли, с ним верные руки товарищей.

Федотов — это верные руки.

Он слушает небо и не просто принимает далекие радиосигналы, а все прекрасно понимает, все может себе представить. Скорость тысяча километров в час — Федотов знает, что это такое, атаковал и на больших скоростях; семислойный облачный пирог толщиной в пять километров, начиненный войлочным фаршем из дождевых облаков, набитый разрушительными зарядами электричества, вихревыми потоками, — он и сам не раз пробивался сквозь облачную броню; нервное подергивание века, когда вдруг покажется, что земля слишком близко, — и у него было такое...

— В нашей работе надо учитывать все, — очень деловито, совсем буднично говорит Федотов. — Вот посмотрите на план: почти против каждой машины записано I/I. Что это значит? Метеоминимум командиру корабля установлен самый малый: километр видимость, сто метров высота. И все же надо знать не только формальный минимум, надо еще по возможности знать самого пилота. Летный состав у нас очень сильный, и все же одного заводишь на посадку совершенно спокойно, а за другого переживаешь, кажется, больше, чем за самого себя.

Старший диспетчер вовсе не обязан следить за приземлением каждого самолета, для этого есть специальный стартовый командный пункт, но Федотов даже в самое суматошное время старается не пропустить приземления интересующей его машины.

Мы входим в радиокомнату. Теперь я вижу тех, о ком только что рассказывал Федотов.

Радиостанция. Диспетчеры. Радистки. Контрольный локаторный пост с пришитым к нему наблюдателем. Если на экране покажется только намек на на-

рушение порядка на трассе, на ноги будет поднято все.

В комнате не переставая разговаривают.

«Кама» вызывает «Дунай», «Камерун» требует «Каму». Летят распоряжения в Хабаровск и Ашхабад. В динамиках слышны голоса командиров кораблей. Здесь это называется: «докладывают борты».

Кажется, людям некогда перевести дыхание. Но это обманчивое ощущение. Приглядитесь, и вы увидите, что на панели каждой радиостанции прикреплено маленькое внештатное зеркальце. Радистки успевают, оказывается, заглядывать в это волшебное стеклышко, успевают подкрашивать губы и поправлять прически. Радиокомната оглушает только с непривычки, а когда оглядишься, понимаешь — все здесь рассчитано очень мудро: люди спокойно контролируют небо и в случае какой-либо технической неполадки могут в любой момент перейти на дублирующую аппаратуру.

— Ну, вот и все наше хозяйство, — говорит Федотов.

— Как же вы освоились со всем этим? — Я не нахожу нужного слова, и фраза остается незаконченной.

Но Федотов и так понимает меня.

— Как все. Сначала кончил специальные курсы. Потом стажировался диспетчером направления. Сдавал зачеты. Допустили к самостоятельной работе. Работал. Назначили старшим диспетчером.

— Довольны?

— Это сложный вопрос... Сначала очень тоскливо без полетов было. Привык ведь, почти всю жизнь летал. Ночами бывало снилось — в руках самолетная ручка, перед глазами стрелки приборов. Качаются... Потом стал привыкать. Как бы это поточнее выразить: почувствовал, что дело нужное, что работаю хоть и на краю неба, а все же участвую в полетах. Понимаете? Небо есть небо, а летчику без неба нельзя...

Федотов умолкает. Сначала мне кажется, что он собирается с мыслями, но потом я замечаю — старший диспетчер прислушивается к радиоразговору.

— Тбилиси, Тбилиси, успокойтесь. Всех примем, всех — не кричите.

— Пассажиры волнуются.

— Пассажиры имеют право волноваться, а мы не имеем.

— Жалуются.

— Понятно. Прибытие ваших бортов назначено в 16.05 и 16.30. Все. Выполняйте.

Федотов продолжает разговор:

— Здесь что хорошо? Смотришь в небо и видишь результаты своей работы. Все как на ладони. Конечно, мы еще не совсем вышли из-под власти природы. Иногда еще и простаиваем, иногда еще и опаздываем. Но главное сделано — у неба больше нет секретов. И скоро, очень скоро наши машины не будут стоять на земле ни одной лишней минуты.

8

Я уезжаю с аэродрома к концу дня.

Над летным полем уже зажглись оградительные рубиновые огни.

Небо переполнено самолетным ревом. Одни машины покидают Москву, другие прибывают в столицу. Полоса расчищена. Аэродром не знает передышки.

Где-то в комнате диспетчерской службы остался человек, властвующий над землей и небом, — Владимир Прокопьевич Федотов. Небо в его руках.

Встреча со старшим диспетчером Федотовым произошла не вчера. Эта встреча имеет уже, так сказать, некоторый стаж. За минувший срок диспетчерская служба Внуковского аэропорта успела в значительной степени перевооружиться.

Над летным полем вознеслось новое здание. По-

лучено и постепенно вводится в действие новейшее оборудование. Диспетчеры изучили новую технику и, разумеется, сдали новые зачеты. Теперь тем, кто непрерывно смотрит в небо, служат не только радиостанции, локаторы, прямые телефонные и телеграфные линии, но и электронно-счетные машины, способные, как говорится, в мгновение ока находить лучшие решения.

ЗДЕСЬ ДЕЛАЮТ ЛЕТЧИКОВ

◇

ГЛАВА ШЕСТАЯ

Признаюсь, к этой главе я приступаю с опаской. Почему?

Во-первых, не хочется приукрашать курсантскую жизнь, но с другой стороны — страшно сгустить краски, невольно отпугнуть кого-то из возможных кандидатов в летчики.

Во-вторых, боюсь запутаться в излишних подробностях, но вместе с тем понимаю, что вся соль курсантского бытия именно в деталях.

Есть и другие причины для опасения...

Но как бы там ни было, рассказать о летной школе нужно. Летная школа — первая ступенька в большое небо. И кроме того, для многих читателей это вполне осязаемый завтрашний день.

1

Стоило ступить на землю учебного аэродрома и сразу же — встреча. Встреча со старым, добрым, надежным другом: на бетонный постамент, словно памятник, вознесен старик ПО-2, что верой и правдой служил нашей авиации больше четверти века, тот самый учебный, связной, сельскохозяйственный, санитарный легкомоторный самолет, что в годы войны сделался ночным бомбардировщиком и разведчиком. Отчаянный «старшина» — это он! Грозная «русс-фанера» — это тоже он! Неутомимый «кукурузник» — и это он!

— Решили поставить на вечное хранение, — сказал начальник штаба училища, — пусть молодые знают, на чем держалась и с чего начиналась вся наша старая авиация. Красавец! Правда?

И странное дело, неуклюжий, старомодный аэроплан показался мне и впрямь очень красивым, очень значительным, каким-то по-настоящему родным и близким. Ведь и сам я начинал на таком же точно ПО-2, именовавшемся тогда У-2. И еще я подумал: «Здесь должно быть работают хорошие, преданные авиации люди. Плохие не сохранили бы старика, не подняли бы на пьедестал вечного почета. Плохие люди не берегут прошлого».

С аэродрома мы направились в городок. Городок был невелик. Строгим каре выстроились трехэтажные дома: общежития, штаб школы, учебные корпуса, клуб. Городок строился, расширялся, одевался в зеленую шкуру молодых посадок, благоустраивался. И на первом же перекрестке нам повстречались двое курсантов с обыкновенными допотопными носилками в руках. Начальник штаба сказал:

— Больше половины работ выполнены своими силами. — И посмотрел на меня с гордостью.

— Значит, в отношении трудовой самодеятельности все по-старому? — спросил я.

— Простите, не улавливаю, что значит по-старому?

— В годы моего курсантства, до войны еще, на аэродромах бытовал такой анекдот: начальник МТО — материально-технического обеспечения — звонит командиру эскадрильи и просит дать на часок автомашину. Машина занята. Тогда — пару лошадей с телегой. Лошади тоже заняты. «И одного курсанта на пятнадцать минут ты мне тоже не дашь?» — в отчаянии восклицает начальник МТО...

Начальник штаба вежливо улыбнулся.

— Видите ли, физическая работа — серьезный воспитательный момент. С одной стороны — это закалка. С другой — тренировка на случай возможных неожиданностей в будущем. Например, сел человек на вынужденную где-нибудь в тайге или в тундре,

должен он уметь орудовать топором, лопатой, ломом... Летчик не белоручка. Хороший летчик должен уметь делать все. И есть еще третья сторона вопроса, совершенно особая. К нам приходят очень разные люди: для одних авиация — жизнь, для других — случайное увлечение. И вот практический опыт подтверждает, что лучший индикатор, показывающий, пригоден ли человек к летному делу, не самолетная ручка, а обыкновенная штыковая лопата. Те, кто всерьез предан авиации, никогда не ропщут, не увиливают от хозяйственных работ, никогда не жалуются. Они готовы горы свернуть, лишь бы стать летчиками. А вот публика послабее, та сразу же в кусты норовит.

— Это официальная точка зрения?

— Конечно, неофициальная! Откровенно говоря, нас даже периодически ругают за подобную практику. Но пока что мы не отказываемся от своего опыта. Тем более что у этого опыта весьма и весьма почтенный стаж.

«Ну что ж, — подумал я, — не все в мире устаревает. Есть, видимо, и вечные понятия. И это совсем не плохо».

В свое время я тоже был инструктором и по личному опыту знаю, какое это наказанье — курсант-белоручка, курсант, не умеющий толком забить гвоздя, отпилить доску, расколоть полена, но зато вдохновенно рассуждающий о правах и менее охотно — об обязанностях летного состава.

Вечером я выписал несколько параграфов из «Устава училища». Это не образцы изящной литературы, но читателям, собирающимся летать, они, вероятно, пригодятся.

§ 6. Курсанты находятся на государственном обеспечении, проживают в общежитии, носят установленную форму одежды и получают ежемесячную стипендию.

В особых комментариях этот параграф не нуждается. Скажу только, что за время пребывания в училище редкий курсант прибавляет меньше пяти килограммов веса, а отдельные, наиболее способные и все десять. Это, так сказать, иллюстрация к скучным словам «государственное обеспечение».

Общежития предоставляются курсантам обыкновенные: кровать с постельными принадлежностями, тумбочка, известная кубатура воздуха по норме, умывальная комната. Тех, кто привык к гостиничным номерам «люкс», ждет серьезное разочарование.

И наконец, стипендия. Стипендия невелика, но и расходы у нормального курсанта не могут быть чрезвычайно большими, так как учебники, тетрадки, кино, мыло и прочие мелкие блага предоставляются бесплатно.

§ 7. Правом на поступление в училище пользуются граждане СССР мужского пола, годные по состоянию здоровья к летной работе в ГВФ, имеющие законченное среднее образование.

В этом параграфе нужно, пожалуй, уточнить только «законченное среднее образование».

И свидетельство об окончании нормальной школы и диплом любого техникума имеют равное хождение.

§ 10. Курсанты обязаны систематически и глубоко овладевать знаниями и практическими навыками... посещать обязательные учебные занятия и в установленные сроки выполнять все задания, предусмотренные учебным планом и программами... участвовать в общественно полезном труде, самообслуживании и общественной жизни коллектива, соблюдать правила внутреннего распорядка...

Несколько слов о заданиях, предусмотренных учебными планами и программами. Планы действительно обширны и программы действительно велики. Не могу сказать, что курсанты стонут и хором жалуются на непосильную нагрузку. Это было бы

преувеличением. Но многие выражают неудовольствие. И звучит это неудовольствие приблизительно так:

— Ну, скажите, пожалуйста, а на кой мне дьявол столько черчения? Я же не инженером буду. Чертим-чертим, только глаза портим...

Или так:

— От английского языка можно с ума сойти. Натаскивают, натаскивают, как будто собираются из нас дипломатов делать.

Больше всего огорчений доставляют три дисциплины: черчение, иностранный язык и, как ни странно, теория и конструкция двигателей.

Правы курсанты или не правы? Попробуем разобраться вместе.

Тот, кто не умеет чертить сам, никогда не научится бегло читать чертежи. А как изучать новый самолет, новый двигатель, новое оборудование, если чтение чертежей представляется тебе мучительным и малоувлекательным занятием? Прямо сказать — трудно. Даже очень трудно, почти невозможно.

Что же касается иностранного языка, сошлюсь на опыт Василия Ивановича Тонушкина и его товарищей.

Всем им без исключения, командирам кораблей, вторым пилотам, штурманам и бортрадистам, пришлось (а некоторым и сейчас приходится) наверстывать упущенное.

Аэрофлот вышел на международные трассы. И так уже сложилось, что язык этих трасс — английский. «Немому» командиру корабля очень трудно. Вот и приходится взрослым людям преодолевать свою «немоту». Согласитесь, что учить иностранную речь в двадцать лет по крайней мере раз в сто легче, чем в тридцать пять — сорок.

И наконец, об изучении теории и конструкции двигателей. Слов нет, современные авиационные двигатели сложны, очень сложны. Но надо иметь в виду, что ни один двигатель не родился на голом месте, не начался с чистого листа бумаги, с гениаль-

ного конструкторского озарения. У каждого мотора была длинная цепь предшественников. И если будущий пилот успеет до поступления в авиашколу досконально ознакомиться с простейшим велосипедным подвесным моторчиком, мотоциклетным и автомобильным двигателем, ему будет куда проще разобраться даже в самом запутанном авиационном моторе. И не так уж важно запоминать диаметр цилиндра, литраж, ход поршней и прочие параметры. Куда важнее понять принцип устройства узлов и агрегатов. Если вы раз в жизни освоите суть такого, скажем, явления, как опережение зажигания, то всегда разберетесь в регулировке л ю б о г о поршневого двигателя. Если вы глубоко изучите схему действия четырехцилиндрового двигателя, то вам будет не так уж трудно понять, что и почему происходит в восемнадцатицилиндровом моторе.

Теоретическая подготовка, наземные тренировки, методические занятия отнимают у курсантов авиашколы абсолютное, подавляющее большинство времени. И тот, кто представляет себе дело так: встал утречком, полетал до обеда, отдохнул часок и снова вознесся к облакам, ошибается глубоко и жестоко.

В летной школе вас ожидает прежде всего теория: материальная часть самолета, двигателя, специальное оборудование, аэродинамика, радиотехника, навигация, метеорология, черчение, иностранный язык, физическая подготовка, специальные дисциплины...

Для того чтобы попасть на аэродром, надо сдать очень много зачетов.

Недаром же самое внушительное здание в школьном городке — УЛО (учебно-летный отдел).

УЛО — это классы, это лаборатории, это бесчисленное собрание плакатов, схем, неподвижных и действующих макетов, это препарированные двигатели и агрегаты, это даже целый самолет в разрезе.

Но самое удивительное, что есть в УЛО, — тренажеры.

3

Вы садитесь в самолетную кабину. Кабина — полная и точная копия рабочего места летчика в подлинном самолете. Окна тренажерной кабины не прозрачные, они белы, словно там, за остеклением, не стены просторной лаборатории, а ровная пелена слоистых облаков. Вы запускаете двигатель и летите.

Через каких-нибудь тридцать секунд ощущение условности исчезает: живут приборные стрелки, колышется авиагоризонт, шум двигателя покрывает все иные шумы, и в наушниках шлемофона то и дело раздается голос далекого руководителя полетов. Правда, на самом деле «руководителя полетов» нет, есть инструктор, и сидит он за своим пультом, внешне напоминающим любой пульт управления — например, на небольшой электростанции. Инструктор контролирует все ваши действия, инструктор может «запутывать» тренирующегося, искусственно вводить ошибки, а потом наблюдать, как вы справляетесь с затруднительными ситуациями слепого полета. Инструктор может загнать вас на высоту или низвергнуть к самой земле. Он в состоянии обратиться в злой нисходящий поток или прикинуться уходящим вверх термиком, он может испытать вас бортовой болтанкой или обратиться сначала в попутный, а потом во встречный ветер.

Я помню тренажерные кабины Линка. Нет слов, какую-то пользу они приносили. Пожалуй, самое главное, что воспитывали в нас, летчиках довоенной выучки, кабины Линка, было терпенье. А в остальном это были весьма далекие родичи настоящего самолета. Современные же тренажеры родные братья летающих машин. И тот, кто тренируется в них, никогда не вспоминает, что истинная высота полета на тренажере неизменно равна нулю.

Тренажеры, увиденные в УЛО, еще раз и очень убедительно показали: авиация не стоит на месте. Авиация развивается, вооружаясь новейшими достижениями инженерного искусства, электроники, свободного полета технической мысли.

Простите мне это маленькое отступление. И постарайтесь понять человека, первым боевым самолетом которого был И-5 (выпуск 1930 года); мне очень понравились современные тренажеры, они увлекли воображение.

4

Но вот все теоретические зачеты сданы. Курсант допускается на аэродром. К этому времени он уже назубок выучил КУЛП (курс летной подготовки), разумеется, получил оценку (не ниже четверки) и, как «Отче наш», усвоил, что он должен:

«...работать над повышением своих знаний.

...знать район аэродрома, инструкции по эксплуатации данного аэродрома, радиосредств.

...уяснить цель каждой задачи и упражнения до того, как он приступит к их изучению.

...быть откровенным со своим инструктором.

...продумывать каждый свой полет и указания инструктора.

...быть дисциплинированным.

...отлично знать матчасть. Тщательно осматривать самолет и двигатель перед полетом. Знать запас топлива.

...не падать духом при временных неудачах... и не зазнаваться при успехе, не допускать ослабления внимания.

При плохом самочувствии полет выполнять нельзя.

Всегда быть скромным и не переоценивать свои силы и способности. Достигнутое сначала закрепить, затем совершенствовать».

В этой пространной цитате нет ни одного моего слова. Больше того, многие кулповские слова опущены (свидетельство тому многоточия), так что не стоит доказывать, как много надо знать, помнить и уметь курсанту. С официальными документами спорить не приходится. Нравятся тебе их утверждения или не нравятся — не имеет никакого значения: все равно подчиняться придется.

Ну, а теперь можно, наконец, лететь? Ни в коем случае!

Теперь инструктор возьмет в руки модельку самолета и изобразит весь полет над миниатюр-стартом — крошечным, совершенно игрушечным аэродромом.

А после этого? После этого модельку возьмете вы и повторите все, что преподнес вам инструктор.

Вот так приходят к задаче № 1. К вывозным полетам по кругу и в зону. Число полетов колеблется от семидесяти до девяноста семи и время — от двенадцати с половиной до шестнадцати с половиной часов.

А теперь попробуем разобраться в существе задачи.

5

Курсант усаживается в переднюю кабину ЯК-18, инструктор занимает свое место в задней. И вот два человека, связанные между собой спаренным управлением и радиотелефоном, отправляются в небо.

Того, кто летит впервые, оглушает грохот двигателя, его непременно удручает, что он не заметил момента отрыва самолета от земли: бежали-бежали — и вдруг машина оказалась в воздухе, его поражает простор, открывающийся с высоты, и обескураживает великое множество шевелящихся приборных стрелок. Это, так сказать, стандартные, обязательные ощущения всех новичков.

Я знаю, что никакие предупреждения, никакие самые добрые слова ничего изменить не могут, и все же хочу сказать: грохот двигателя курсант перестанет замечать самое позднее через пять полетов. В первый раз подавляет не столько сам шум, сколько новизна ощущения. Момент отрыва машины от земли вы научитесь предугадывать, когда немного пообвыкнетесь в самолете, дней через семь-восемь.

На свете еще не было такого одаренного человека, который бы с первого полета ощутил переход из состояния «земля» в состояние «воздух». Это дается практикой, только практикой. И здесь вполне умест-

но привести высказывание английского летчика-испытателя Г. П. Пауэлла: «Летное дело — это искусство, требующее умения и практики, без которых грош цена знаниям и науке».

И наконец, о «странном» поведении приборных стрелок. Человек не может наблюдать за десятью объектами сразу, на это у него не хватает объема внимания. Поэтому показания приборов надо читать, скользя взглядом с одного циферблата на другой, переключая внимание с более важных на менее важные. Конечно, читать приборы можно научиться и в полете, но это трудно, дорого и долго. Поэтому пользуйтесь каждым удобным случаем, посиживайте в самолетной кабине на земле, тренируйтесь. Летайте мысленно. «Рассказывайте» себе весь полет от запуска двигателя до заруливания на стоянку и при этом «репетируйте» каждое действие летчика. В первую очередь — порядок переключения внимания.

Цель первого полета, первой задачи несложная — надо дать курсанту «понюхать» воздух, окунуться в мир новых ощущений, испытать, что оно такое, это третье измерение.

Задача инструктора — приглядеться к ученику: как держится человек в полете. Один бывает скован, другой — излишне активен, третий — рассеян. Никакой опытный инструктор не станет делать решительных выводов о способностях своего курсанта после первых десяти минут пребывания в воздухе. Однако узелок на память инструктор завяжет непременно.

В своей личной практике я никогда не огорчался из-за первоначальной скованности начинающих учеников. Человек попадает в незнакомый мир, и это, пожалуй, естественно, что весь он как-то поджимается, настораживается, делается инертнее, чем на земле. «Расковать» курсанта не так уж трудно. Для этого нужно терпение — во-первых, и плавное аккуратное пилотирование, во-вторых. Все остальное сделает время. Гораздо больше настораживали меня излишне вертлявые, очень уж бойкие кандидаты в летчики. Этих приходится «притормаживать», сдерживать, успокаивать. Как правило, такая работа труднее.

В первом полете курсант — зритель. Инструктор — пилот и наблюдатель.

А дальше курсант превращается в соучастника всех действий своего учителя. Ему доверяется держаться за ручку или штурвал управления и вместе с инструктором пилотировать машину.

Не стану рассказывать о действиях ученика-летчика: в часы предварительной подготовки, во время разборов полетов вы еще успеете постигнуть все тонкости пилотирования. Хочу рассказать о другом: задача номер один может быть уложена, как я уже сказал, и в семьдесят и в девяносто семь полетов. Почему?

Ну, прежде всего потому, что у разных людей разные способности. Одни осваивают всякую новую работу быстрее, другие — медленнее. Но это еще далеко не все. Очень важны подготовка к полету и разумное, критическое осмысление своих действий в воздухе.

Для того чтобы освоить задачу номер один, надо:

Возможно больше сидеть в кабине на земле. Привыкать к оборудованию и приборам. Тренироваться в переключении внимания. Вырабатывать стандартные, автоматические движения. В результате этих упражнений вы не должны ничего искать на своем рабочем месте. Каждый кран, рычаг, даже самый крошечный тумблерчик обязаны сами «идти к вам в руки». При закрытых глазах — тоже! Это раз.

Каждому режиму полета — рулению, разбегу, взлету, горизонтальному полету и так далее — соответствует определенное направление взгляда летчика. Например, на разбеге пилот смотрит прямо перед собой на горизонт и по движению капота машины относительно линии, отделяющей небо от земли, контролирует прямолинейность разбега. Можете быть уверены, если б кто-нибудь попытался взлететь, глядя на землю, мелькающую под обрезом крыла, полет его закончился бы весьма скоро и, вероятнее всего, в санитарной машине. Поэтому тренируйтесь правильно смотреть (особенно на взлете и на посадке) и не пытайтесь экспериментировать. Это два.

Вам может повезти, и вы попадете в руки опытного, спокойного, выдержанного и вообще по-человечески приятного инструктора, но может и не повезти, и вы очутитесь во власти малосимпатичного учителя. И в том и в другом случае воспринимайте своего инструктора таким, каков он есть. Не забывайте, что не только вам надо выучиться летать, но и инструктору необходимо вас обучить.

Постарайтесь понять, что любой инструктор не автомат, а живой человек — он может устать, у него может болеть зуб, его может вывести из себя не только ваша несообразительность, но и утренний конфликт с собственной женой. Словом, будьте терпимы и имейте в виду: если инструктор не выучит вас летать, этого не сделает никто другой. Это три.

Часто обучение учеников идет как бы полосами: хорошо-хорошо-хорошо, а потом хуже-хуже-хуже и снова хорошо-хорошо-хорошо... Причин тут может быть столько, что я и не пытаюсь их перечислить. Гораздо существеннее другое: если вы попали в «полосу» неудач, не впадайте в панику. Конечно, инструктор сделает все от него зависящее, чтобы вывести вас из состояния временной неуверенности: может быть, он даст вам отдохнуть денек-другой, может быть, подбодрит веселым разговором, а может быть, и жестоко изругает — это смотря по конкретным обстоятельствам. Важно, однако, чтобы и вы сами были не просто «пассивным объектом» воспитания, а тянули себя за уши.

Как?

Привыкайте анализировать ошибки. И не просто констатируйте: то-то и то-то я делаю не так, а доискивайтесь причин своих неудач.

Например: я выхожу на посадочную прямую далеко от знаков. Это, так сказать, диагноз. А причина недуга? Она может крыться и в том, что вы делаете последний разворот со слишком малым креном, и в том, что вы не учитываете влияние бокового ветра и машину за время разворота попросту сносит, иными словами — сдувает...

Словом, будьте строги к себе, будьте придирчивы, и тогда «полосы» неудач непременно станут сужаться, а «полосы» удач расширяться. Это четыре.

Есть способные ученики, такие, что после десятипятнадцати вывозных полетов практически выполняют все элементы пилотирования без постороннего вмешательства. Инструктору остается только наблюдать за действиями своего подопечного и изредка подсказывать: «кренчик поменьше», «плавнее», «чуть пониже». И все-таки инструктор не покидает своей кабины, не выпускает курсанта в самостоятельный полет. Не раздражайтесь, не лезьте на рожон. Не доказывайте даже себе, даже в мыслях: «Я готов лететь один, а он не пускает!» Инструктор знает то, чего вы еще знать не можете. Ухватить навык — одно дело, закрепить его — совсем другое. Поэтому я вам очень советую руководствоваться в данных обстоятельствах старой, но не устаревшей мудростью: «Со стороны виднее». Это пять.

Думаю, этих пяти рекомендаций для начала вам хватит. Я их не выдумал, я их познал на практике — курсантской и инструкторской. Надеюсь, они вам помогут успешно завершить задачу номер один и перейти к задаче номер два.

6

Задача номер два именуется так: контрольно-вывозные и самостоятельные полеты по кругу и в зону.

Вы, конечно, уловили уже разницу между задачей номер два и задачей номер один? «И самостоятельные полеты...» В этом вся соль!

Наконец-то, наконец-то придет этот день. Инструктор расстегнет привязные ремни, выберется из своей кабины, нагнется над вами и скажет:

— Нормально. Лети сам. Делай все так же, как со мной. Учти ветерок...

И вы вырулите на линию исполнительного старта,

и по радио запросите разрешение на взлет, и услышите в наушниках шлемофона:

— Вам — взлет!

Вы разбежитесь, оторветесь от земли, наберете заданную высоту, вычертите прямоугольный маршрут над границей аэродрома, рассчитаете на посадку и нормально приземлитесь около посадочных знаков...

Все будет хорошо! Все будет правильно! Все будет совершенно точно!

Я не знаю вас, никогда не летал с вами и все же говорю с уверенностью: все будет хорошо. И не думайте, что я хочу польстить чьему-то самолюбию или отношусь к породе бодрячков-оптимистов, не знакомых с сомнениями. Нет! Все обстоит в тысячу раз проще.

На первом самостоятельном полете курсанты никогда не ломают самолетов.

И это вполне объяснимо. Человек, впервые очутившись в небе один, совершенно подсознательно копирует (и очень точно!) действия своего инструктора. Человек еще не свыкся с мыслью, что задняя кабина пуста, что за его маневрами никто не наблюдает, что единственный полноправный хозяин машины — он! Эта уверенность приходит позже, на пятом-седьмом полете. И тут требуется известное волевое и умственное усилие, чтобы не испортить хорошее начало: «Делай так, как учил инструктор!» Мозг, здравый рассудок должны побеждать непрошеные, крамольные идеи: «А не начать ли разворотик пораньше?», или: «Почему, собственно, следует накренять машину всего на тридцать градусов, когда мне и все шестьдесят нипочем?»

Думаю, что и без объяснений понятно: сложное всегда начинается с самого простого. Овладейте малыми кренами, набейте руку и натренируйте глаз сначала на средних высотах, вырастите в себе подлинную, а не мнимую уверенность. И не пытайтесь оспаривать опыта Отто Лилиенталя: «Искусство требует упражнения», и добавлю от себя: последовательности и терпения.

Закончив задачу номер два, вы будете иметь за плечами пятьдесят три самостоятельные посадки, девять часов восемнадцать минут самостоятельного налета.

Много это или мало? Для того чтобы окончательно убедиться в своей пригодности к летной работе, вполне достаточно. Для того чтобы считать себя летчиком, ничтожно мало, почти нуль.

7

Кровью многих ваших предшественников, опытом медицины, теорией и практикой установлено совершенно точно: человек, не видящий горизонта, не различающий глазом, где, так сказать, верх и где низ, теряет способность к пространственной ориентировке. С этого начинается азбука слепого полета, или полета по приборам.

Прежде всего эта азбука приведет вас в учебный класс, где преподаватели разъяснят устройство, назначение и порядок пользования специальной аппаратурой. Вы узнаете, как гениально-хитро сконструирован авиагоризонт, основанный на законе гироскопа. Вы познакомитесь с внутренним содержанием вариометра, стрелочка которого постоянно докладывает летчику, летит ли он горизонтально, набирает ли высоту или снижается. Вас научат пользоваться радиокомпасом, прибором, указывающим, где расположен твой аэродром, умеющим также находить и чужие посадочные площадки, помогающим рассчитывать свое место над землей, когда самой земли не видно. После этого вы сдадите зачеты и отправитесь на тренажер. О тренажере я уже рассказывал.

Все это должно завершиться до того, как вы подойдете к выполнению учебной задачи номер три. А она, эта задача, называется: полеты по приборам.

Теперь, уже в настоящем полете, вы будете закрывать свою кабину непрозрачным матерчатым колпаком и отдаваться во власть стрелок.

В задней кабине ваши действия подстрахует ин-

структор, он же будет следить за небом, чтобы не допустить столкновения с другим самолетом. А вы, потея и мучаясь, займетесь «укрощением» приборов.

Сначала стрелки взбунтуются, сначала у вас будет такое ощущение, будто вы никогда прежде и не летали, будто не вы управляете самолетом, а он таскает вас куда хочет. Но постепенно вы освоитесь и сможете вполне прилично выдерживать заданный курс, разворачиваться на определенное число градусов, набирать высоту и снижаться.

Чтобы преодолеть задачу номер три с наименьшими потерями энергии и максимальным успехом, не пренебрегайте тренажером. В любых ситуациях слепого полета доверяйте только приборам. Лучше держите крен чуточку меньший, чем капельку больший. Работайте управлением только плавно и все отклонения рулей выполняйте «порциями»: дал, поглядел, что получилось, добавил или уменьшил отклонение...

И... не злитесь.

8

Одолев третью задачу, курсант переходит к задаче номер четыре. Это самая короткая задача — всего четыре полета строем, время — два часа.

Ничего особенно любопытного полеты строем не представляют. Однако для того чтобы спокойно и уверенно летать рядом с другим самолетом, надо приобрести некоторые навыки.

Главное — плавность, я бы даже сказал, нежность в обращении с машиной. Хочешь сократить дистанцию с ведущим, не суй сектор газа от себя до упора, веди его осторожненько, расчетливо и не забывай об инерции машины. Если ты сбавишь обороты только в тот момент, когда займешь желаемое место в строю, проскочишь своего командира. Прибирать сектор газа на себя надо заранее, машина сама «дойдет»... Есть, конечно, в групповом полете и другие «тонкости», но говорить о них пока еще рано.

Единственное, что стоит уже теперь запомнить будущим пилотам: когда вы смотрите на пару самолетов, выписывающих в воздухе причудливые узоры, не думайте, пожалуйста, что так летать умеют сами машины. Нет! Это работа летчиков. Работа, требующая внимания, длительной тренировки, хорошего глазомера и совершенно не терпящая даже намека на нервозность.

Из задачи номер четыре курсант перешагивает в последнюю, пятую задачу. Семь маршрутных полетов.

9

Перед тем как лететь куда-то, надо проложить маршрут на карте, надо произвести ряд измерений и расчетов (между прочим, в моей книге «Вам — взлет!» есть глава «Карты, полюсы, меридианы», где обо всем этом рассказано довольно подробно); надо совершенно точно представлять себе весь предстоящий маршрут. Именно представлять. Это значит, что летчик, закрыв глаза, может рассказать примерно такую легенду:

— Взлетев, я наберу тысячу метров и левым разворотом выйду на ИПМ (ИПМ — исходный пункт маршрута. — *А. М.*) — населенный пункт К. Характерные ориентиры К. — церковь в центре, уходящая на восток шоссейная дорога, продолговатое озеро с юга. Над К. прохожу с компасным курсом двадцать семь градусов. Местность подо мной — редкий лес, болотистые луга, превышение над уровнем аэродрома пятьдесят метров. Через десять минут полета на скорости сто пятьдесят километров в час должен показаться контрольный ориентир — деревня Ф. Расположена Ф. на северном берегу реки И., западнее в пяти километрах — заметная петля реки, восточнее в одном километре — мост, справа по курсу возвышенность. Превышение над аэродромом сто восемьдесят пять метров. Местность подо мной — открытая лесостепь, пересеченная оврагами. Через десять минут второй контрольный ориентир — поселок Б., ха-

рактерные пересечения шоссе и железной дороги. Водокачка...

И так весь маршрут, от пункта вылета до пункта посадки. Летчик никогда прежде не бывал в К., никогда не пролетал над Ф., в глаза не видел поселка Б. Все, что он знает, рассказала ему карта.

Пятая задача не окажется камнем преткновения для того, кто заранее, задолго до полета научится понимать безмолвное красноречие полетных карт.

Однако само по себе знание местности, даже наиточнейшее, не приведет вас к цели. Чтобы попасть в заданный пункт, надо взлететь, взять расчетный курс, установить расчетную скорость, передвигаться от контрольного ориентира к контрольному.

В маршрутном полете всегда много работы. Пилотировать самолет надо? Надо! Заглядывать в карту надо? Надо! А если ветер станет сбивать с курса, тогда что делать? Тогда надо вносить поправку в курс, надо подсчитывать фактическую путевую скорость и в соответствии с ее изменением корректировать первоначально рассчитанный график движения. А если облачность закроет землю и сличать карту с местностью станет невозможно? Тогда надо немедленно использовать радионавигационные средства. А если облачность станет еще гуще и выше и захватит самолет в свои объятия? Тогда надо пилотировать вслепую и идти к цели только по приборам...

Простите, я увлекся. Задача номер пять не обрушит на вас столько сложностей сразу. Задача номер пять не охватывает всех безграничных навигационных возможностей, это еще не наука — это только первое, робкое введение в нее.

Задача номер пять выполняется в ясную, хорошую погоду. Длина маршрутов не слишком велика: от курсанта требуется только визуальная, то есть зрительная ориентировка. И все же без тщательного изучения карты, без точного расчета, без внимательного сохранения всех элементов полета (курса, скорости,

высоты), без придирчивого контроля времени выполнить ее невозможно.

Задачей номер пять заканчивается первый этап летного обучения.

Пятьдесят часов, проведенных в небе, должны научить вчерашнего пешехода уверенно держаться в воздухе, свободно маневрировать, надежно взлетать и надежно приземляться. Это, так сказать, в плане техническом, профессиональном. А в человеческом?

Пятьдесят часов неба должны окончательно убедить вас, что специальность летчика — лучшая специальность на свете, что сложное всегда начинается с простого, что только точные знания могут сделать вас настоящим пилотом, что, выражаясь словами Ассена Джорданова, «во время полета ожиданье неожиданного иногда избавляет вас от больших хлопот», что правы были уже упоминавшиеся Монвиль и Коста, когда утверждали: «При доброй воле и настойчивости всякий может научиться управлять самолетом».

10

За первым этапом летного обучения последует некоторый перерыв. Нет, это будет не праздное каникулярное время. Это будут занятия в УЛО, тренировка на тренажерах — словом, напряженная теоретическая подготовка. И обязательные контрольные работы, и множество зачетов, и непременные экзамены. Только после этого, как большую премию, вы получите право вернуться на аэродром и приступить ко второму этапу летного обучения.

Теперь вам предстоит освоить не учебный ЯК-18, а легкомоторную пассажирскую машину ЯК-12 или универсальный летательный аппарат АН-2.

Впрочем, тип самолета к моменту вашего практического вступления в летную жизнь, вероятнее всего, изменится. Но это не самое важное. В конце концов все самолеты — ближайшие родственники, и, надежно

освоив свою первую машину, вы можете совершенствоваться на любой другой.

Важно другое: последующий этап летного обучения в школе будет построен на принципе повторения уже известных вам задач плюс ряд новых, более сложных элементов.

Так, отшлифовав полеты по кругу и в зону, доведя до блеска пилотирование по приборам, вы будете летать на спецприменение. Что это такое? Это полеты на малой высоте, это точные заходы над определенными квадратами полей, это своевременное включение и выключение химической аппаратуры, несущей смерть шелкопряду, долгоносику и прочей заразе, это подкормка молодых растений удобрениями, это... это высокая ответственность, это первая ступень не ученического, а уже мастерского летания.

А потом вам дадут понюхать ночное небо. Самолету — машине совершенно безразлично, в каком небе перемещаться: в голубом ли, в сером, в смолисточерном, был бы воздух, на который могут опереться крылья, и была бы скорость, рождающая подъемную силу.

Но человек не машина. И ночное небо производит сильнейшее впечатление даже на бывалого пилота.

Бархатистая, мягкая, обволакивающая ночь отнимает у человека представление о расстоянии. Загоревшаяся за километр спичка кажется вспыхнувшей рядом. Вы натыкаетесь вдруг на забор, который только что представлялся всего лишь тенью. Бугристая поверхность луга, подсвеченного обманным голубовато-серебристым светом луны, смотрится как крышка бильярдного стола, и человеку далеко не сразу удается понять, почему он спотыкается. Все это на земле, на привычной, надежной, миллион раз выверенной земле!

А стоит подняться в ночное небо, и вас сразу же охватывает поток неизведанных прежде чувств: звезды сползают на землю, и не всегда, даже усилием воли, удается установить, где настоящие светила, а где ложные — далекие огоньки мирных домов; хо-

рошо знакомое ощущение горизонта делается вдруг зыбким, каким-то мерцающим, и бывает, что вы перестаете на время соображать, где верх, а где же, черт возьми, низ.

В рассказах бывалых авиаторов, чего уж греха таить, случаются иной раз «солидные» преувеличения. Страхи, рожденные на штопоре, можно смело поделить на два или даже на три — большой ошибки не будет... Героизм, необходимый и, разумеется, присущий летчикам полярной авиации, может быть возведен в превосходную степень... Пусть и это преувеличение не смутит вас.

А вот все, что касается сложности ночных полетов, принимайте в масштабе один к одному. И даже если жизнь покажется вам проще предисловия — не беда. Это тот редкий случай, когда разочарование пойдет не во вред, а во благо.

Впрочем...

Первая летная школа не сделает вас ночником. Школа только подразнит и очарует ночью. Но и это немало!

Второй этап летного обучения приплюсует к вашему скромному налету еще восемьдесят часов. Ну что ж, теперь счет времени, проведенного в небе, пойдет на сотни часов. А это уже серьезный фундамент.

Минует сколько-то времени, будет исписано сколько-то новых тетрадей, проштудировано сколько-то новых книг; портные подгонят по росту выпускное обмундирование, вы купите в школьном ларьке блестящие нарукавные эмблемы. И наконец-то в торжественной тишине актового зала начальник училища зачитает приказ о присвоении вам звания пилота 4-го класса.

Вы возьмете в руки свое первое пилотское свидетельство. Оно будет хрустеть. Оно будет пахнуть клеем, ледерином и еще чем-то более значительным и более приятным — может быть, ветром далеких маршрутов...

В этот день вы поверите окончательно: да, я стал летчиком.

Мне не хочется портить праздничное настроение. Поэтому вместе со всеми членами аттестационной комиссии я поздравляю вас, желаю счастья, точных расчетов, мягких посадок, большого и радостного пути...

А все, что следовало бы все-таки сказать вам в этот день, я скажу лучше в следующей главе, после праздника.

НАУКА ОБЫКНОВЕННАЯ, ВЕСЕЛАЯ И ГРУСТНАЯ

◇

ГЛАВА СЕДЬМАЯ

Жизнь Василия Ивановича Тонушкина, как, впрочем, жизнь любого другого командира корабля, подтверждает — летчик учится всю жизнь. Сколько летает — столько и учится. И всю жизнь — в этом нет и грана преувеличения — летчик сдает зачеты: вступительные, переходные, выпускные, текущие, при повышении класса, при переходе с одного самолета на другой, при плановых и внезапных наездах инспекторских комиссий, при... словом, всего не перечислить.

Но есть еще один, совершенно особый вид повышения квалификации, который не предусматривается никакими программами, не упоминается ни в каких приказах, не причимается в официальный расчет и все же превосходно служит для пользы дела.

Представьте такую картину: погода испортилась. Метель, сумасшедшая поземка. От кончика самолетного носа не разглядеть собственный самолетный хвост. Все вылеты отменены.

И тогда в жарко натопленном летном домике или в тесной аэродромной гостинице собираются командиры кораблей. Слово за словом завязывается разговор. Один рассказал о необычайной вынужденной посадке, другой о том, как ему удалось выпутаться из совершенно, казалось бы, безнадежного положения (отказ двигателя, плюс пожар, плюс облачность до высоты пятьдесят метров), третий вспомнил о ди-

ковинном дефекте гидросистемы, а четвертый, чтобы разрядить обстановку, взял да и выдал новейший авиационный анекдот...

Это тоже школа! Да еще какая!

Много лет я был внимательным слушателем такого неофициального института повышения квалификации, много лет, но, к сожалению, не всегда регулярно записывал «авиационный фольклор». И теперь хочу познакомить читателя с отдельными страничками науки — обыкновенной, веселой и грустной, но абсолютно подлинной и поэтому, на мой взгляд, весьма поучительной.

1

Рассказывает молодой, быстрый, какой-то юркий, словно мышь, пилот легкомоторного связного самолета.

— Ну, братцы, и попал я сегодня! Это надо ж! Сунул карту в планшет, пихнул планшет в кабину, по газам — и на взлет! Разворачиваюсь, ложусь на курс. Хоп за карту, карты нет. Туда, сюда — вижу, сполз мой планшет по стеночке назад и ручкой машет. Хочу дотянуться — черта с два!

А облачность, как назло, низкая и болтает...

Словом, карта вот, но я без карты. Хорошо, район легкий и железка справа придерживает. Дотопал. Но скажу прямо — второй раз такого не хочу хлебать...

Летчик постарше, слушавший и вроде не слушавший, замечает лениво:

— Ремень надо укорачивать и не бросать планшет, а вешать. Под правую руку вешать, на стойку...

И все. Можете, однако, быть уверены, что трое молодых случайных свидетелей этого разговора в тот же день укоротят ремни на своих новеньких, не обтрепанных еще планшетах и назавтра не позабудут закрепить полетную карту под правой рукой.

И кто знает, кто может учесть, сколько потерь ориентировки, сколько неприятностей будет предотвращено?

2

— Что это ты какой красивый? Кто тебя так разукрасил?

— Гуси...

— Какие гуси?

— Обыкновенные. Лечу, понимаешь, как тряхнет! Стекло вылетело и осколками всю морду посекло. Хорошо, по глазам не попало. Сел. Полна кабина перьев, кровищи, оказывается, гусь...

— Изжарили?

— А как же! Всем отрядом ужинали. Смеешься? А мне не до смеха было. Оказывается, он здоровый и — надо же такой дурак! — не сворачивает...

— А ты чего же не свернул?

— Если б видел, свернул бы...

— Все-таки безобразие: у нас каждый месяц зачеты, а с них хоть бы раз правила эшелонирования приняли.

— С кого?

— Как с кого? С гусей... Летают же.

3

— Был такой летчик-испытатель Джимми Коллинз. Американец. Коммунист. К нам собирался переехать. Не успел. Погиб. Летал здорово и писал здорово. На русском языке его книга еще до войны издавалась, так и называется: «Летчик-испытатель». Теперь это библиографическая редкость. Замечательная книга. Ну вот, есть в этой книге рассказ, в котором летчик-инструктор поучает своего курсанта: самое главное в авиации — внимательность, а остальное — дело практики. Все растолковал, забрался в гидросамолет, слетал, нормально сел и прямо из кабины шагнул в... воду. Это был его первый полет на гидросамолете, — пересказывает рассказ Коллинза, действительно замечательного летчика и прекрасного писателя, инженер Родин.

Родин — отличный рассказчик. Лукавый и неистощимый. Мы слушаем его поздним вечером, в ожи-

дании облаков. На ночь назначены тренировочные полеты в «сложняке» («сложняк» на общечеловеческом языке означает «сложные метеорологические условия»). Но облаков долго нет. Все нервничают и ругают метеорологов, будто это их вина. Наконец из-за дальнего леса появляется сизо-фиолетовая полоса. Одна за другой выключаются звезды. «Сложняк» все-таки пришел, и мы начинаем работать.

Эх, «сложняк, сложняк», лучше б его не было в ту ночь! Ночь эта принесла нам катастрофу. И притом на земле. Погиб Родин. Осматривал только что приземлившийся тренировочный самолет, переходил от одной стойки шасси к другой и угодил под вращающийся винт. В последние годы Родин работал на реактивных машинах и совершенно позабыл о существовании слепых и беспощадных самолетных винтов.

На похоронах Родина Володька Серый, выдержанный и обычно неразговорчивый человек, неожиданно расплакался. Расплакался, как женщина, громко, неудержно, навзрыд.

И тогда наш командир эскадрильи сказал:

— Плачь не плачь, Родину не поможешь. Нынче цена на внимание поднялась, вот о чем думать надо. Обидно, конечно, хороший был инженер, но его нет, а нам, ребята, жить. И работать. Возьми себя в руки, Серый. Ты же летчик, Володька.

И все мы подумали тогда — внимание действительно подорожало. И прав комэска: слезами горю не поможешь.

4

Командир корабля крупный, немолодой уже, очень плотный мужчина. У него коричнево-красное лицо, тяжелые, покрытые светло-желтыми веснушками руки. Он похож на сельского кузнеца. Неторопливый, будто все время прицеливающийся, будто опаленный жарким пламенем горна. К сожалению, начало его рассказа я пропустил.

— Пассажиров выпустили. А нам говорят: «Экипажу придется обождать в самолете. Сейчас прибу-

дет ответственный чиновник». И — солдата на трап. И — дверь требуют закрыть. А за бортом сорок шесть градусов в тени. Только где она, тень? Кругом одно солнце. Сами понимаете — Африка.

Сидим час. Машина раскалилась, дышать нечем.

Я к двери. У двери солдат. Улыбается, сволочь, и показывает карабином в том, значит, смысле что «фэрмэ ла порт», то есть «закройте двери». Я требую начальника. Говорит: «Бьен». Это значит «хорошо». А сам двери захлопывает.

Ну, что будешь делать? Дипломатия! Дóхни, а терпи.

Возвращаюсь к ребятам. Ребята в одних трусиках остались. Температура в кабине под шестьдесят поднялась. Ни ветерка, ни дуновения. У бортпроводницы носом кровь пошла...

Радист отстучал радиограмму в Москву.

«Держитесь. Выясняем. Действуем. Избегайте эксцессов», — вот примерно в таком роде ответ пришел.

А за бортом — Африка! От жары, по-моему, песок даже побелел.

Словом, этих самых эксцессов мы без малого двадцать четыре часа избегали. И что вы думаете: в конце концов явился какой-то тип и очень вежливо, с улыбкой до ушей, говорит: «Прошу прощения, произошла ошибка. Примите извинения от имени властей и от меня лично. А сейчас вам надлежит перелететь в такой-то пункт. Вас там уже ждут...»

Что делать? Отказываться? Сказать, что экипаж дошел и взлетать не может? Так ведь кто их знает, что они еще придумают? Не дома. Дипломатию нужно соблюдать.

Взлетел, а в глазах красные зайчики прыгают. Насилу отдышался на высоте. Но ничего. Задание выполнили.

Благодарность нам потом объявили за выдержку, моральный дух и прочее, а за нарушение какой-то запретной зоны стружку с меня полгода снимали. Ну, кто ж ее знал, где она, эта зона, когда ни на карте, ни в инструкции ее и в помине не было.

После этого случая я за правило взял: летишь за границу, особенно если в недоброжелательное государство, всех, кого можно, расспроси, а как границу пересек, нажимай на радиосвязь: «Прошу указаний... Будьте любезны разъяснить...» и так далее. Ничего не поделаешь — дипломатия.

5

На одной из страниц моей «авиационной науки обмена опытом» я обнаружил аккуратно вклеенную заметку то ли из газеты, то ли из журнала. Когда я приобщал «к делу» эту бумажку — не помню. Однако не в том суть. Вот те несколько строк:

«ВИХРИ СНЕЖНЫЕ КРУТЯ...

Жители одной из деревень Архангельской области собрались на местном катке, чтобы посмотреть соревнования юных конькобежцев. Но... всю ночь шел снег, и на ледяное поле намело сугробы.

В это время вблизи пролетал вертолет. Увидев скопление людей, пилот сделал круг и, поняв, в чем дело, стал зависать над стадионом на высоте 8—10 метров.

Воздушным потоком от винтов снег «слизало» с ледяных дорожек. Вертолет-«чистильщик» под громкое «спасибо» присутствующих покинул стадион и продолжал свой полет...»

Вот и вся заметка. Как видите, корреспондента, поведавшего этот факт читателям, заинтересовало само событие. И тут возражать не приходится: не было катка, нате вам — есть каток! Здорово!

Но меня привлекает другое: пилот и его действия.

Смотрите, как это просто звучит: «...пилот сделал круг и, поняв, в чем дело, стал зависать над стадионом...»

А так ли просто понять, что заснеженный белый лоскут земли — стадион, что «скопление людей» — это толпа болельщиков, что под снеговым покровом

лежит лед, что мальчишки, собравшиеся помериться силами на беговой дорожке, в отчаянии...

Уверяю вас, это очень, очень не просто!

И чтобы принести людям нечаянную радость, пилоту надо было, во-первых, в совершенстве, до мельчайших подробностей знать район полета; во-вторых, обладать поистине птичьей зоркостью — увидеть не только толпу, а мысленно дифференцировать ее: вот люди в валенках и шапках с опущенными ушами — это взрослые болельщики, вот люди ростом поменьше, в ярких спортивных костюмах — это участники соревнований...

Быть может, пилот рассуждал иначе, вполне вероятно, что он руководствовался иными приметными черточками. Но важно главное: он не просто глядел на землю, он непременно р а с с у ж д а л, оценивал, очень тонко понимал беззвучный язык земли.

В-третьих, пилот этот должен был непременно быть веселым, озорным, отзывчивым — словом, очень хорошим человеком. Иначе, к чему бы ему «зависать над стадионом на высоте 8—10 метров», к чему принимать на себя несвойственные функции «чистильщика», тем более что громкого «спасибо» присутствующих он все равно не слышал и слышать не мог, а рассчитывать даже на тихое «спасибо» начальства ему, уж во всяком случае, не приходилось.

6

— Ну, цирк! Просто комедия, мужики! Прыгали мы с ЛИ-2. Бросал нас Старовойтов. Да вы его знаете — старый зубр, три тысячи прыжков, заслуженный мастер спорта и все такое прочее. Ну вот, значит. Вышли на курс, Старовойтов командует: «Приготовиться!»

Все встали, подошли к двери.

Старовойтов уточнил место выброски и орет: «Пошел!» А сам первого подталкивает: «Давай, давай, не задерживай!» Бросает и считает: один, два, три... восьмой прыгнул, а девятого нет.

Старовойтов оборачивается и видит: девятый притаился за дверью.

Слушайте, что дальше было. Дальше — самое главное!

Старик его хвать за лямку и в дверь выпихал. И тут видит: на парне парашют-то не тренировочный, а боевой! Оказывается, он бортача выкинул. Бортач подошел дверь за нами закрыть. А он его выпихал. Вот цирк!

Ну, делать нечего, и Старовойтов сам прыгнул. Подзатянул. Догоняет, значит, бортача и руководит им в воздухе. Парашют тот, правда, сам раскрыл, а Старовойтов его разворачиваться учит: правую руку на левую лямку, левую на правую, тяни... И так далее...

Приземлились, разобрались: оказывается, девятым-то сам Старовойтов был. Это он не учел, обсчитался. Так чуть с ума не сошел старик! Все переживал, как его угораздило...

А бортач — молодец. До того случая ни разу, между прочим, не прыгал.

Теперь он всем объясняет: «Главное в авиации что? Главное — считать правильно!»

Ну и цирк! Нарочно такого не придумаешь...

7

В домике АМС — авиационной метеорологической станции — жарко, тесно и до того чисто, что на пороге хочется разуться.

Двое молодых пилотов консультируются с дежурным синоптиком.

Дежурный синоптик — краснощекая, синеглазая, и свитер на ее груди так великолепно обтекаем, что, будь я помоложе, не ушел бы, пока не выучил наизусть свою сводную карту и последнюю кольцовку и не задал ей сто вопросов — о давлении, барометрической тенденции, влажности абсолютной и относительной, температуре у земли и на высотах... О боже мой, чего только нельзя спросить у дежурного синоптика!

Мне симпатичны пилоты, симпатична девушка, мне тепло и уютно в маленьком домике АМС, и, главное, у меня есть еще куча свободного времени. Стою в сторонке, никому не мешаю.

Но вот хлопает дверь, по полу проносится волна холодного воздуха, и в комнату входит Архипов.

— Здорово, чертежники! Довольно трепаться, работать надо! — говорит Архипов сипловатым голосом и подмигивает мне хитрым цыганским глазом.

Мальчишки-пилоты поспешно расписываются за бланки-прогнозы и немедленно исчезают.

— Давай сводку, Лидочка, и покажи данные зондажа. — И пока краснощекая синеглазая Лидочка готовит метеобюллетень, Архипов рассказывает мне: — Ну, беда с этими пацанами. Как зайдут сюда, так вынужденная посадка. Полдня могут метеорологию изучать! Можно подумать, им на полюс лететь, а ведь ползают, черти, вот туточки, за самым аэродромом...

— Почему они — чертежники? — спрашиваю я.

— Так ведь чертят. Рассыпают сажу, сначала с севера на юг, потом с запада на восток — полосами. Вся пойма уже в клетках. Говорят, когда солнышко пригреет, черные клетки раньше протают и вода уйдет в землю. По науке это называется «влагозадержание». Воображаешь? Вот и прозвали их чертежниками...

Лида поднимает голову, недовольно прищуривается и говорит Архипову:

— И что вы за человек, Архипов? Ирония вас погубит. Хорошие мальчики, хорошее дело делают, а вы только и знаете смеяться...

— Лидочка, не надо меня критиковать! Вы уже сказали однажды, что Архипова всерьез не принимаете. Так что все слова теперь лишние...

Он берет сводку и уходит.

А Лида смотрит ему вслед.

И мне вдруг делается неловко, будто я подслушал чужой разговор, не тот, что в строчках, а тот, что между строк.

И почему-то я думаю: «Держитесь, чертежники! Архипов — сила. И не зря ему даны цыганские всевидящие озорные глаза».

8

Пилоты, оккупировавшие приаэродромную гостиницу, толкуют о героизме. Разумеется, само слово «героизм» не произносится. Здесь это не принято. И если б кто-нибудь сказанул вдруг: «А знаете, ребята, какой Витька Сорока на днях подвиг совершил...» — все бы просто покатились со смеху.

Довольно скоро ребята приходят к единодушному мнению: на войне было другое дело, на войне летчики давали понять, что к чему! Это первое заключение. А теперь — что! Теперь знай ишачь и посвистывай. А если где и осталось приличное поле деятельности, так это Арктика и Антарктида. Там — да! Там еще можно дать понять...

Пилоты молодые. Кожаные летные куртки только еще начали обтираться на локтях. И я убежден — это их первые куртки в жизни.

Мне очень хочется вмешаться. И рассказать этим задиристым ребятам, как «дал понять», что такое настоящий летчик, Эдик Бахшиян, пилот ЯК-12. Но я не решаюсь. Подвиг Эдика широко освещен в газетах, Бахшиян награжден орденом Красного Знамени. Боюсь, они примут мое вмешательство за нравоучение, а этого в авиации не любят.

Молчу. А про себя вспоминаю: Эдик пришел на аэродром. Предстоял обычный вылет по внутренней линии. Вечером предполагался футбол. И Эдика больше всего волновало: успеет он попасть на стадион или не успеет?

Эдик взлетел и лег на курс. И тут началось что-то невообразимое. Трое пассажиров потребовали у Бахшияна, чтобы он отвез их за границу (а граница была рядом, буквально в нескольких минутах полета). Эдик отказался. И тогда в воздухе вспыхнула самая

настоящая битва. Пассажиры пытались захватить машину. Бахшиян сопротивлялся. Ему нанесли девять ножевых ран. И все же Эдик победил. Он сумел очень расчетливо, очень обдуманно свалить свой ЯК-12 в виноградник. Да, машиной пришлось пожертвовать, но бандиты не ушли...

Мне вспоминается Эдик на трибуне многолюдного собрания. Он был в штатском модном костюме. Он совершенно непринужденно держался перед большой столичной аудиторией. Его не смущал высокий президиум. Эдик рассказывал о том, что с ним случилось, с великолепным искрящимся юмором. Он очаровал всех. И он тоже ни разу не произнес ни единого из запрещенных в летной среде слов: героизм, подвиг, честь и так далее.

Кто-то задал ему вопрос: «Что вы собираетесь делать дальше?»

Не задумываясь, Эдик ответил:

— Дальше? Летать. Летать с надеждой, что меня больше не будут резать в воздухе.

9

— Жарко, — говорит командир ТУ-104 и недовольно морщится. — От этой жары у всех одни только неприятности: у кого-то молоко киснет, у кого-то варенье бродит, белье пересыхает, голова болит, а нам взлетать плохо...

Молодые пилоты смотрят на командира реактивного лайнера с почтением.

В школе они изучали теорию полета и, конечно, знают, почему плохо взлетать в жару. Попросту говоря, в жару воздух делается слишком «жидким».

И все-таки они смотрят на командира корабля с завистью.

А он?

Он видит их насквозь, все-все понимает, читает их затаенные мысли, как раскрытую книгу. И удивляться тут нечему: давно ли он сам «пилил» на ЯК-12, мечтал об АН-2, а ИЛ-28 представлялся ему сказочной машиной.

— И кто ее только придумал, эту реактивную авиацию! — говорит командир корабля. — То ли дело было на ПО-2 по Сибири лазать. Простор! Тишина! И сам себе хозяин. Захотелось бреющим чесануть — пожалуйста. Надо в тайге присесть — милости просим. И жили, как Робинзоны, по три недели не брились. Романтика!

Но самое главное даже не в этом. Машину в руках держишь и чувствуешь: я летчик! Могу блинчиком развернуться, а могу воткнуть плоскость под шестьдесят градусов к земле и вокруг собственного хвоста обернуться. А теперь что? Конечно, и скорость имеет место, и потолок есть, и загрузка подходящая. Но разве я летчик? Я теперь бухгалтер. Считаю, пересчитываю, проверяю, свожу баланс.

Командир корабля утирает потное лицо голубым с синей клеткой платком и шагает к двери.

Через минуту он уходит в жаркое марево раскаленного аэродрома.

Через пятнадцать минут он взлетит и ляжет курсом на Ташкент, туда, где еще жарче, где взлетать еще труднее.

А молодые останутся и будут вспоминать его слова, просеивать и взвешивать их.

И я уверен, кто-то через день, а может быть, через неделю, непременно скажет:

— Ну, а если всерьез задуматься, что такого в этой реактивной авиации? Аэродромы подавай ей экстра-люкс, в жару не работа, а наказанье, и вообще... — И малютка ЯК-12 покажется им милее, дороже и куда значительней, чем прежде.

10

Грех мне, человеку пишущему, осмеивать репортера. Поэтому позволю себе сказать только самое необходимое: он был не слишком нахален, не очень развязен, но весьма настойчив.

Проникнув в летную комнату Н-ского аэродрома, он подходил то к одному, то к другому командиру корабля и требовал «выдать» чего-нибудь т а к о г о.

При этом репортер щелкал пальцами, зажмуривал глаза и облизывал тонкие губы очень красным острым языком.

— Вы к Ивану Афанасьевичу обратитесь. Во-он у окна стоит. Пять миллионов безаварийно налетал. Инспектор...

И репортер спешил к Ивану Афанасьевичу.

— Ничего такого я вам не расскажу. Все обыкновенно. Летаем. Слава богу, не ломаем, не падаем... Вы лучше с Гогоберидзе потолкуйте. Он стихи, знаете, пишет. Он у нас лирик.

Репортер шел к Гогоберидзе. И Давид читал ему свои стихи. Но стихи были не т а к и е, а просто очень слабенькие. И репортер отскакивал. А Гогоберидзе обижался:

— Сам просил: читай. Я что? Я — пожалуйста. А он четыре строчки прослушал, дал полный газ, хвост трубой и понеслась! Зачем просил? Я кто? Я Гогоберидзе, а не Руставели. Я ему «Витязя» не обещал. — И Давид очень смешно передразнивал репортера: — Т а к о е ему надо. Но что такое это т а к о е? Он же сам не знает.

А репортер тем временем подходил к Тягунову, к Сильченко, к Шеремету, к Бакину, к Васильченко... Наконец ему повезло. Володя Багмет сказал:

— Доставайте блокнот, записывайте... Иду из Иркутска в Москву. Получаю на борт радиограмму: произвести немедленно посадку в К. Принять пассажира и врача. Запрашиваю: что за аэродром в К.? Мы там обычно не садимся. Полоса для наших машин не приспособлена. Отвечают: аэродром не очень, но сесть надо.

Захожу. Приземляюсь. Выпускаю парашют. Жму на тормоза. Еле-еле укладываюсь.

Не успел развернуться, подлетает санитарная машина. Пассажиру, оказывается, шесть лет. Девочка. Какой-то тяжелый случай. Нужен хирург, и не простой, а самый главный.

Летим дальше.

Каждые пятнадцать минут Москва запрашивает: ну как? А что я могу? Быстрее себя не полетишь.

Пришли во Внуково. И опять зарулить мне не дали. Прямо на взлетно-посадочную полосу ЗИЛ ворвался, и самый главный хирург на борту.

Потом я справлялся, и мне сказали, что девочке сделали операцию на сердце.

Да, организовано это дело было, прямо скажу, здорово, как в кино.

Репортер все записал. Поблагодарил Володю Багмета. Ушел и ничего не напечатал.

Видно, глуп он был, если не почувствовал, не понял, не оценил такой факт.

11

Старый-старый пилот приехал в летную школу. У него грузное тело, массивное одутловатое лицо. Темная, почти оливковая кожа. Он сидит за столом президиума, больше всего напоминая свой бронзовый бюст, выставленный в комнате истории училища.

На трибуне сменяются ораторы. Они напутствуют молодых пилотов, только что закончивших курс наук.

Старый пилот не слушает. Он строит домики из пальцев и думает о чем-то своем. А может быть, просто волнуется. Начальник училища предупредил, что ему даст слово последнему. «Так сказать, для подведения итога всех выступлений», — это сказал начальник училища, который зеленым пилотягой проходил у него стажировку лет двадцать пять назад.

И вот оно, его слово.

— Тут вам уже сказали очень много полезного и правильного. Сказали обо всем: о порядке, о дисциплине, об ответственности, о чувстве долга. Все это хорошо, и я думаю, если вы ничего не забудете из того, что вам пожелали старшие товарищи, все слова пойдут на пользу — и вам и делу. Постарайтесь не забыть. Тем более что летчику нужна хорошая память. — Он умолкает. И зал хлопает. Не очень дружно, но уважительно.

Старик ждет чего-то. Потом говорит:

— Вот я стою перед вами и стараюсь вспомнить,

какую работу мне приходилось выполнять. Глядите: сначала я травил комаров, — он загибает первый палец. — Казалось бы, ну что такое комар — совершенная мелочь. А малярии-то в СССР больше нет. Потом пришлось уничтожать саранчу. Вот вы не видели, как в один день погибают поля в сотни гектаров, как останавливаются паровозы, как чернеет солнце, — это все саранча! — а я видел. И поэтому горжусь, что в СССР больше нет саранчи. — И он загибает второй палец. — Я охотился на волков с самолета. А известно ли вам, что только одному волку на «обед» надо килограммов десять-пятнадцать мяса? Вот и посчитайте, во что нам обходятся эти паразиты.

Много лет подряд мне довелось подкармливать свеклу, дефалировать хлопок, опылять сады, таксировать лес, тушить пожары на торфяных болотах, разведывать рыбу, — ему уже не хватает пальцев, и он разжимает ладони и, как бы освободясь от привязи, говорит быстрее. — Я возил почту, доставлял врачей, взаимодействовал с геологами, служил нефтяникам, подчинялся строителям... А для чего я вам об этом говорю? Хвастаюсь? Так мне уж по возрасту хвалиться неприлично. Нет, дорогие товарищи, не для похвальбы я тут пальцы загибал. Хочу, чтобы вы почувствовали диапазон нашей работы.

Разъедетесь вы из училища, попадете в мелкокалиберную, так сказать, авиацию, не расстраивайтесь, не завидуйте командирам больших кораблей — придет время, и вы станете командирами, и не верьте ни одному сукиному сыну, который обзовет вас «воздушным извозчиком». Извозчик — это тот, кто служит лошади. А вы будете деятелями, работниками, мастерами.

Любите свой труд, любите свое дело, набирайтесь опыта, накручивайте налет.

Старик поглядел на начальника училища, провел здоровенной лапищей по редким рыжеватым еще волосам и заключил:

— Может быть, я тут чего-нибудь не так подытожил. Извините. Речи говорить не люблю. Но я все же

надеюсь, что главное вы уловили. А теперь разрешите мне сказать самое последнее: да здравствуют наши молодые летчики, наши товарищи, лучшие люди на земле и в ее окрестностях! Желаю вам жизни и счастья!

Ему аплодировали дольше и громче всех.

А он смотрел в зал внимательным, пристальным взором, будто хотел разыскать кого-то одного, самого надежного, самого верного.

Старый летчик уже не летал, но его мало занимало прошлое, его заботило будущее.

12

— Ты же улетел, Костя?

— С этим Федоровым улетишь, как же, держи карман шире! Третий час копается в движке, раскидал половину аэроплана и еще, гад, улыбается. Ну, я ему прямо сказал: терплю последний раз. Хватит. Еще повторится — сживу со света.

Костя картинно разваливается на диване, закуривает сигарету и недовольно качает ногой в остроносом цветном ботинке.

Неловкое молчание затягивается минуты на три.

— Скажи, Костя, а ты баечку про храброго парикмахера знаешь?

Костя молчит. Курит, далеко отставляя сигарету и поигрывая ногой. Всем своим независимым видом он демонстрирует: чихать я хотел на ваши баечки, на вас, на механика Федорова и вообще на весь свет.

— Так вот. Является домой пьяненький барин и велит позвать к себе парикмахера. Ну, тот приходит, кланяется. А барин ему и говорит: «Сей минут брей меня, сукин сын. Обрежешь — сгною. Не обрежешь — даю тебе волю! Такая у меня фантазия».

Парикмахер — подневольный, выбирать не приходится.

Развел мыло, направил бритву, делает свое дело. Побрил чисто, ни царапинки, ни зацепочки.

Тогда барин его и спрашивает: «Скажи мне, сукин сын, как же ты насмелился? А кабы обрезал? Я сло-

во держу: вольный ты человек с этого часу, только объясни, как посмел не отказаться?

А парикмахер ему и отвечает: «Ваше благородие, простите дурака необразованного, только я так скажу: бритва-то у меня в руках была...»

Рассказчик отворачивается к окну. Нет, он ничего не комментирует. Просто смотрит куда-то вдаль, где край аэродрома перечеркнут аккуратными самолетными стоянками.

Костя перестает дрыгать ногой. Костя гасит сигарету. Теперь он сидит, как все, и, кажется, задумался.

Ну что ж, это уже хорошо.

13

Вспоминаю давнее. Другого Костю. Костю моей юности.

Тот Костя тщательно отрабатывал «чкаловскую походку». Чуть вразвалку, неторопливо, с напускной ленцой передвигался он по земле. Стоило взглянуть на него, и сразу же делалось ясным: на земле он человек временный, совершенно случайный и ходить ему трудно и неинтересно. Другое дело — летать.

Тот Костя старательно отращивал «чкаловскую прическу» — непокорные волосы вразлет, прядка, спадающая на лоб. И морщина. Глубокая, сосредоточенная. Впрочем, морщина у него не получалась.

И еще тот Костя с изумительным упорством привыкал говорить на «о». «По-чкаловски» вкусно обкатывал такие слова, как «о́релики», «по́шли», «по́рядок»...

Странно, но факт — никто над Костей не подтрунивал, никто его не дразнил. То ли сам он был славным парнем, то ли слишком велико было обаяние Валерия Павловича и ребятам казалось, что любая ирония в адрес чкаловских привычек может показаться неуважением или хотя бы тенью неуважения к великому летчику. Словом, Костины штучки терпели. И терпели довольно долго.

Но вот наш герой, выруливая на безобидном У-2 со стоянки, по причинам совершенно необъяснимым

зацепил крылом за противопожарный ящик с песком и изуродовал консоль. И тогда доморощенному «Чкалову» пришлось худо!

Теперь ему припомнили все: и походку, и прическу, и «катающееся, округлое «о» а-ля Валерий Павлович. Его дразнили долго, беспощадно, порою жестоко. Правда, и в этом надо отдать справедливость нашим ребятам, никто и ни разу не упрекнул его за поломанную консоль — это несчастье. Над несчастьем не потешаются. А вот претензии на исключительность подвергли тотальному осмеянию.

Вспоминаю давнее. И никак не укладывается в сознании, что тот Костя и седеющий Константин Александрович В. — генерал-лейтенант авиации, герой и командующий ВВС округа — одно лицо.

14

— Читал, в журнале «Америка» заметка была, называлась «Летчик поневоле»?

— Не читал. А про что?

— Ну, летели трое на частном самолете. А пилоту в воздухе плохо стало. Один из пассажиров взял управление, сообщил положение на аэродром. И зашел на посадку...

— Надо же, не растерялся! И сел?

— И сел. Конечно, ему с земли подсказывали. Но все равно здорово. Тем более что раньше-то он никогда даже и не пробовал летать.

— Сильна машина! Если пассажир сам сесть может, это, я тебе скажу, самолет!

— А летчик умер. В полете. Сердце. Старый был. Кажется, шестьдесят пять.

— Хорошая смерть.

— Еще бы.

Разговаривая так, пилоты медленно подвигаются вместе с очередью к буфетной стойке.

Берут кефир, берут огурцы, берут сыр, берут плюшки.

Наскоро закусывают и расходятся по машинам. У ребят вылет. Очередной, обычный вылет, точно та-

кой же, какой был и вчера и позавчера, такой, что будет и завтра, и послезавтра, и еще много-много раз.

Попутного им ветра! Чистых посадок!

15

— Здорово!

— Привет!

— Скажи, ты в Т. садился?

— Садился.

— Ну и как?

— Паршиво.

— А точнее?

— Полоса сама по себе ничего. Подход — дрянь. Лучше всего с курсом в двести семьдесят три градуса снижаться. Разворот над пересечением шоссейки и канала сделаешь. И смотри: как желтый бугор проскочишь, он весь-весь щербатый какой-то — там, видно, строили что-то и бросили, — сразу газы затягивай и на край огородов прицеливайся. Покажется, рановато газ убрал, но это потому, что огороды кривые. Сначала близко смотрятся, а потом как бы проваливаются. Левее колодец увидишь. А справа — сенные сараи. Если высотенка десять метров тут будет, значит точно. Сядешь, тормози осторожно. Полоса битая. После дождя лужи стоят. Опасные лужи. Развернуть может. Ну и всё. В остальном нормально.

— Спасибо!

— На здоровье.

— Витьку не видел?

— Не видел.

— Ну пока!

— Счастливо!

Через пять минут по радио раздается: «Гражданс пассажиры, вылетающие на Т., просьба пройти на посадку...»

16

Он был странный, этот Раймонд Ивасев. Имя странное. И сам длинный, худощавый, какой-то отсутствующий.

В школе его звали Дон-Кихотом.

Он любил смотреть на садящиеся самолеты и повторять, как заклинание: «Fliegen heist landen».

Нет, он не был немцем, но знал язык и фразу эту вычитал в какой-то немецкой авиационной книге.

Странное дело, но скоро все в отряде повторяли, как попугаи: «Флиген хейст ланден!», что в переводе на русский означало: «Летать — значит приземляться!»

И знаете, что уж совсем удивительно, через некоторое время летчики отряда стали садиться куда чище, элегантнее, точнее всех остальных пилотов.

Впрочем, может быть, это не так уж удивительно, может быть, все дело в том, что повторение и на самом деле есть мать всякого ученья? (Да простится мне этот немецкий оборот в исконно русской пословице.)

17

Серая глыба гранита. На вершине — бюст. Нет, в жизни он не был таким красивым, таким мужественным, таким устремленным вдаль. Внешне, во всяком случае. Он был как все. Может быть, чуточку напористей, самую малость заметнее, капельку белозубей.

Погиб он год назад.

На высоте 10 тысяч метров взбесившимся струйным течением деформировало рули. Машина потеряла управление. Он падал вместе с машиной. Падал невероятно долго — одиннадцать минут. Он знал — это конец. И все одиннадцать минут передавал на землю, как ведет себя машина, что показывают приборы, каков характер возникшей тряски, колебание перегрузок.

Он не мог покинуть погибающий самолет. Машина была пассажирская, полет — рейсовый, парашюты не предусмотрены.

Когда в его распоряжении осталась последняя минута, он сказал земле:

— Прощайте, товарищи, позаботьтесь о наших семьях.

Ему исполнилось тридцать два. Он был пилотом 1-го класса.

С тех пор прошел год. Машины улучшили. Конструкторы воспользовались данными его последней радиопередачи. Никто не мог предположить прежде, что струйные течения способны так бунтовать. Он первым столкнулся с этим безумным, слепым натиском.

Он погиб, но теперь уже никто не погибнет.

С тех пор прошел ровно год. И сегодня к серой глыбе гранита, к белокаменному бюсту, глядящему незрячими глазами в синюю бездонность неба, пришли его товарищи. Те, что летают на усовершенствованных кораблях.

Разные люди. Отдельно ото всех, группкой стоят дочерна загорелые, молчаливые, задумчивые люди. Мне не надо спрашивать, кто это. Это летчики. Я узнаю их по спокойным тяжеловатым рукам, по особенному развороту плеч, по сосредоточенной задумчивости глаз.

Седой командир корабля кладет к постаменту какие-то диковинные, не русские цветы. Огромную охапку. Целый сноп.

— Откуда? — шепотом спрашивает его молодая женщина в форменном костюме, видимо стюардесса.

— Из Каира, — тоже шепотом отвечает седой. — Боялся, не довезу.

Кто-то тихо-тихо сморкается.

Летчики молчат. Летчики стоят, тесно прижавшись друг к другу.

И снова шепот, еле слышный, как вздох:

— А он редиску любил...

— Ш-ш-ш...

И тишина.

Сквозь людей, тихонько раздвигая собравшихся, идет человек в штатском. Он невысокого роста, у него редкие волосы, тонкий шрам перечеркивает лицо.

Летчики узнали его. И все разом безмолвно, сдержанно кланяются. Это испытатель. Он искусственно создал и повторил режим разрушения машины и своим полетом окончательно подтвердил данные того злополучного дня. Он же поднял в воздух первую

модифицированную машину и снова перешагнул рубеж катастрофы. Далеко перешагнул.

Человек с тонким шрамом на лице склоняется перед глыбой гранита и рядом со снопом каирских неведомых цветов кладет несколько белых гвоздик.

Летчики чуть-чуть отступают. И он становится вместе с ними, в стороне ото всех других.

Ветер бесшумно колышет листья. В ярком голубом небе тихо плывут снежные облака-великаны. Кто-то на высоте тянет белый инверсионный след за хвостом своего самолета. Двигателей не слышно: очень высоко.

Сейчас летчики наденут фуражки и медленно отступят от гранитной глыбы, от беломраморного бюста, от свежей горы цветов. Ровным шагом пойдут они по золотистой песчаной дорожке к чугунным молчаливым воротам. И только там — за воротами заговорят все разом: о полетах, о горьком горе потерь, о своем товарище, которого уже нет.

Но есть минуты молчания, в миллион раз более убедительные, чем все слова в мире.

18

— Данные пеленгатора, — сказал руководитель полетов. И тут же приказал: — Локаторщикам следить все время. — Он нажал на кнопку выносного микрофона и произнес каким-то механическим, неживым голосом: — «Меркурий-4», «Меркурий-4», как слышите меня, как слышите меня? Я Рыба, прием.

И сквозь шорохи неспокойного, плотно забитого многоярусной облачностью неба услышал ответ:

— Рыба, Рыба, я «Меркурий-4», вас слышу. Докладываю: загорелась красная лампочка. Горючего мало. Совсем мало. Дайте мое место.

— Вас понял, «Меркурий-4». Сейчас даю.

Данные пеленгатора и данные локаторщиков совпали. «Меркурий-4» находился на высоте 8500 метров, шел на скорости 600 километров в час, и до аэродрома ему оставалось еще 13 минут полета.

Руководитель полетов передал летчику курс сле-

дования, сообщил расчетное время и насторожился. Он прекрасно знал: красная лампочка загорается в тот момент, когда в баках машины остается горючего всего на 10 минут. Лететь надо было тринадцать. Плюс время на посадку. Ко всему еще облака, многослойные, плотные, почти до земли.

— Рыба, Рыба, я «Меркурий-4», вас понял. Сохраняю обороты, перехожу в набор. Обеспечьте заход и свободную полосу.

— Обеспечу! — крикнул руководитель полетов и тут же передал: — Всем бортам, всем бортам, всем бортам! Я Рыба, освободите заход, освободите заход, ожидайте в резервных зонах. Сажаю «Меркурий-4».

У руководителя полетов лоб покрылся испариной.

Локаторщики докладывали:

— «Меркурий-4» на высоте двенадцать тысяч пятьсот, подходит к дальнему приводу. Начал разворот.

Руководитель полетов посмотрел на секундомер и весь съежился.

Время исчезало катастрофически быстро. Но «Меркурий-4» все еще летел. Непонятно на чем, однако летел.

Локаторщики доложили:

— «Меркурий-4» вышел на посадочный. Высота пять тысяч метров.

И руководитель полетов не выдержал:

— «Меркурий-4», я Рыба, как дела?

— Дела? — Кажется, «Меркурий-4» усмехнулся. — Замечательные дела, кацо!

И вот он, стремительный, остроносый, словно гигантская стрела, выпущенная из невидимого лука, вырвался из облаков, прошелестел над бетонкой и покатился по земле.

Двигатель не работал.

Руководитель полетов распорядился:

— Буксирную машину на полосу, — и медленно вытер лицо.

Потом он спрашивал у Баркалая:

— О чем ты думал, когда полез на высоту?

Баркалая сморщил лоб и ответил:

— Больше всего я думал о том: правильный или неправильный график расхода горючего мы чертили в академии. Сойдется теория с практикой или не сойдется?

Оказывается, сошлась и очень даже точно.

— Двигатель сдох над ближним приводом. Но я имел запас высоты, так что все в порядке. — Помолчал и добавил: — Кто ж его ждал, такой ветер на высоте и всю дорогу в лоб. Ну, как назло. Раз в сто лет так бывает.

19

Диспетчерская полна народу. Нет, командиры кораблей не возмущены и не спорят: возмущаться и спорить бесполезно — запрет так запрет. Они просто ждут. Может быть, обстановка изменится, и тогда, чуточку поднажав, можно будет первым схватить «добро» на вылет. А пока они толкутся около стола диспетчера, прислушиваются к радиоразговорам, оценивают ситуацию. У каждого наготове полетный лист.

Над аэродромом солнце. Над аэродромом белесое, словно слинявшее небо, безветрие и духота. Даже трудно вообразить, что где-то рядом, всего в каких-нибудь ста пятидесяти километрах от точки вылета сатанеют грозы. Но в динамике диспетчерской рации то и дело раздаются сухие шорохи, треск и будто бы всплески — верное свидетельство недалекой электрической бури.

Входит еще один командир корабля. У него озабоченное лицо. У него усталые, покрасневшие глаза. Он идет прямо к столу диспетчера.

— Дронов. Командир ЛИ-2. У меня срочный груз на Веселое...

— Запрет всем бортам, товарищ Дронов...

— У меня полная машина однодневных инкубаторских цыплят...

— Люди ждут, товарищ Дронов...

— Люди могут перекусить в буфете. Цыплята орут — они голодные. Машина раскалилась... Экипаж замучился.

— Я понимаю, но запрет всем бортам...

— Соедините меня с начальником управления.

— Это бесполезно, товарищ Дронов.

— Соедините меня с начальником управления.

Диспетчер пожимает плечами. Все притихли. Дронов берет телефонную трубку.

— Докладывает командир ЛИ-2 пилот первого класса Дронов... — и дальше в коротких, требовательных выражениях он повторяет все, что уже известно читателю.

Пауза. У Дронова сосредоточенное лицо. Усталые глаза смотрят мимо диспетчера, не моргая, не щурясь. Наконец:

— Слушаюсь, товарищ начальник управления... Есть... Под личную ответственность... Есть... Вернусь... — первая улыбка. — Конечно, на рожон не полезу: у меня же дети, товарищ начальник.

Дронов протягивает полетный лист диспетчеру. И, получив «добро», быстро уходит к машине. Кто-то говорит ему вслед:

— Как же, этот вернется! Дожидайтесь!

— Срочный груз у него. Цыплята...

— А что? Не довезет, и вправду ведь передохнут...

20

— Мне доложили, товарищ Савченко, что вчера во время выполнения спецзадания в совхозе «Южный» у вас на борту находился посторонний. Это так?

— Не совсем, Александр Иванович. Мальчишку я действительно прокатил...

— Так что ж «не совсем»?

— Мальчишка целый месяц вертелся у нас на площадке. Горючее закачивал, машину драил, механику помогал, прямо из кожи вон лез. Хороший парнишка. В летчики собирается...

— Вы меня удивляете, Савченко. Пусть ваш мальчишка золотым будет, но это же нарушение, и притом грубое. Мы не детский сад, не кружок авиамоделистов, не клуб любителей летного дела. У нас

свои задачи, свои обязанности и свои правила. Это вы понимаете?

— Понимаю, Александр Иванович. Но вы мальчишку не видели. Вот ручаюсь, если б только вы на него глянули, сами бы разрешили. Вихрастый, глазищи — во! Нос — кнопка. Ну, лет ему тринадцать, а все-все знает: и части самолета, и в устройстве движка разбирается. Такой дотошный. И работал ведь не день, не три, а целый месяц! Я и решил его премировать. Может быть, этот полет всю его жизнь определит...

— Романтикой занимаетесь. И еще базу подвести хотите. Не солидно и глупо. Полагал ограничиться замечанием, но боюсь, что замечания вам мало будет.

— За что ж замечание, Александр Иванович? План мы выполняем, в сроки укладываемся, летных нарушений у экипажа не было. Между прочим, я б мог вам и соврать, сказал бы, что никого не возил, и точка. Как бы вы доказали?..

— А у вас, оказывается, еще и такие мысли. Ну-ну-ну! Отстраняю от полетов сроком на десять суток. Подумайте. Хорошенько обо всем подумайте, Савченко!

— Так, Александр Иванович...

— Что — Александр Иванович? Что? Я принял решение. Потрудитесь исполнять...

Через двадцать минут.

— Можно?

— Входите!

— Здравствуйте, Александр Иванович. Нехорошо получается. За что это вы Виталия обидели? Ну, провез он мальчишку, ну, допустил, значит, уклонение. И сразу десять суток без полетов. Конечно, вы можете мне сказать: не твое дело. Я понимаю. Но мы-то с вами не мальчики, мы-то разобраться можем, Виталий как зверь работает...

— Вы совершенно правы, Борисов: это не ваше дело. Действительно, не ваше! И если каждый механик станет давать мне указания, касающиеся

летной службы, у нас не работа будет, а сумасшедший дом.

— Александр Иванович, какие указания, что вы, ей-богу, говорите? Вы человек, я человек. Что ж мы, не можем, как взрослые люди...

— Решения отменять я не буду. Пусть ваш романтик Савченко посидит, и подумает, и поймет, что можно делать, а чего нельзя делать. У меня все.

— Эх, Александр Иванович!

Через десять минут.

— Привет, Саша!

— Привет!

— Чего это ты Савченко отстранил?

— Дурак он, вот и отстранил. Пацана на борт взял. Тот, видишь ли, в летчики собирается...

— И за это на десять суток?

— Не столько за это, а чтобы не молол ерунды: «Если б вы на мальчишку глянули, сами разрешили...»

— Саша, а ты парнишку-то видел?

— На черта он мне? Не видел и видеть не хочу.

— Что-то ты нервный стал. Я тебе не начальник, но между нами, девочками, говоря, позволю заметить: отменил бы я это распоряжение, если б ты в моем подчинении был. Вот честное слово даю. Тебе ж план делать надо. А ты машину с работы снимаешь, хорошего летчика на прикол ставишь. Зря, Саша...

Еще через десять минут.

— Александр Иванович, разрешите?

— Мы, Александр Иванович, просить вас пришли...

— Ну, конечно, Савченко неправильно поступил. Это ясно...

— Только мы все вас просим, не надо его отстранять...

— Тем более сейчас работы столько. Лучше мы на него сами воздействуем.

— Хотите, на бюро продраим?
— Он и так уже все понял, Александр Иванович.
— Вы кто: летчики или адвокаты?
— Мы, конечно, летчики, Александр Иванович...
— Вот и идите и занимайтесь своим делом.
— Александр Иванович...
— Идите.

Еще через пять минут.

— Товарищ командир, разрешите обратиться?
— А ты кто такой?
— Я? Это я. Это из-за меня все получилось. А Виталий Сергеевич совсем даже не виноват. Он и не видел, как я в самолет залез. Я в чехлы спрятался. Товарищ командир...
— Как тебя звать?
— Меня? Павлик меня звать.
— Очень хорошо. А зачем ты врешь, Павел?
— Так, товарищ командир...
— Ты же в летчики собираешься?
— Да-а. Собираюсь.
— И врешь? Не пойдет такое дело, Павел. Ничего не выйдет. Наша служба строгая. И еще наша служба правдивая. Это тоже запомни. А теперь ступай.
— Куда, товарищ командир?
— К Савченко своему ступай.
— Сказать, что вы разрешили? Да?
— Ступай к своему Савченко и переживай с ним вместе. До двадцать седьмого — десять суток. А потом мы подумаем, что с тобой делать.
— Значит, вы меня тоже на десять суток отстраняете?
— Иди, мы еще подумаем, я же ясно сказал.
— Есть, товарищ командир! — Павлик пулей вылетает из домика летной части.

Александр Иванович устало смотрит на часы и удивляется: прошел всего час, а ему кажется, что разговоры продолжаются по крайней мере уже вторые сутки.

Здесь я ставлю точку.

Это совершенно условный и совершенно произвольный конец главы. Ведь наука обыкновенная, веселая и грустная, как и всякая другая наука, не имеет и не может иметь настоящего конца.

Хочу верить, что «свидетельские показания», приведенные в этой главе, чему-то научат будущих командиров кораблей, над чем-то заставят задуматься.

Один старый, опытный летчик, большой специалист по обеспечению безопасности полетов (есть в авиации такая профессия!), писал несколько лет назад: «Для пилота средней квалификации полет в нормальных условиях не представляет особых трудностей. Но для того чтобы успешно справляться с трудностями, возникающими в условиях опасности, требуется большое мастерство, тренировка и способность к здравому смыслу».

Что такое мастерство, вероятно, ясно. И что такое тренировка — тоже ясно. А вот о «способности к здравому смыслу» хотелось бы сказать несколько слов. Это весьма деликатное моральное качество человека может быть и врожденным и благоприобретенным. Растить его кандидатом в летчики надо заранее, до поступления в училище. Способность к здравому смыслу всходит медленно, укореняется долго, зато с увеличением стажа несказанно усиливается. Вот поэтому чем раньше настоящий летчик будет тренироваться и контролировать себя «на здравый смысл», тем лучше и для него и для дела.

Кстати, как понимать слова «настоящий летчик»?

Лично я думаю, что настоящий летчик — это прежде всего н а д е ж н ы й летчик.

Если человеку можно сказать: «Действуй сообразно обстановке», и оставаться уверенным, что он, перебрав сто возможных вариантов решения задачи, остановится на одном, действительно лучшем, значит этот летчик надежный.

Если человек способен пойти на риск, пусть даже очень большой, и может при этом логически д о к а з а т ь необходимость своего шага, а не станет ссы-

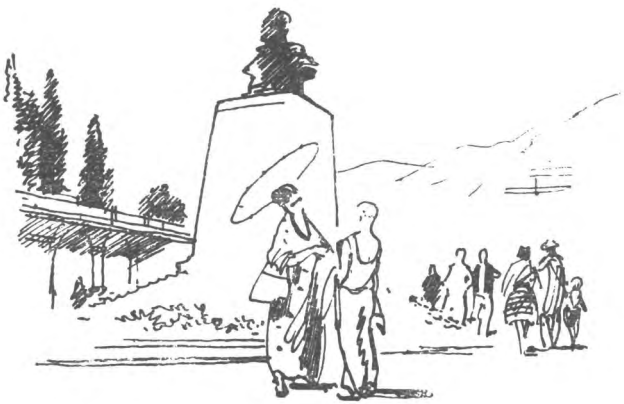
латься на «веление сердца», не будет повторять таких идиотских поговорок, как «трусы в карты не играют», значит этот летчик надежный.

Если человек, уважая инструкции и наставления, вместе с тем понимает, что «не может быть создано таких правил, которыми можно было бы заменить здравый рассудок, требующийся в каждом конкретном случае», и не только понимает это теоретически, но и действует сообразно, значит этот летчик надежный.

Ремеслу учат по школьным программам.

Здравым смыслом надо овладевать самостоятельно. Добывать его у жизни, впитывая готовые знания (готовые знания — прежде всего в книгах), заимствуя опыт товарищей, анализируя успехи коллег, дотошно оценивая промахи других (и свои тоже!), не беря на веру шаги предшественников, думая, думая, думая...

Быть настоящим летчиком — это значит изучать не только авиационный, но и вообще весь общечеловеческий опыт. Вот это и есть наука обыкновенная, веселая, грустная и... бесконечная.



ТЫСЯЧУ РАЗ ГЕРОЙ

◇

ГЛАВА ВОСЬМАЯ

Работа моя подходила к концу. И снова, в какой уже раз, мы встретились с Василием Ивановичем Тонушкиным. За минувший год произошли существенные изменения: Василий Иванович стал не только первым действующим лицом этой книги, но и моим постоянным советчиком, оппонентом — словом, соучастником, если можно так сказать.

Говорили о разном и в первую очередь, конечно, об авиации, на этот раз о потенциальных командирах кораблей — о тех, кто еще не числится в списках экипажей, но кто непременно придет к штурвалу.

— Молодым надо обязательно рассказать не только о буднях нашей работы, но и о праздниках тоже, — сказал Василий Иванович.

Это было несколько неожиданно. И я спросил:

— В каком смысле о праздниках?

— В буквальном. Кто первые Герои Советского Союза? Летчики. А где больше всего дважды Героев? В авиации. И трижды — тоже в авиации. Вот и надо взять такого выдающегося летчика, да и рассказать, как он достиг своего потолка. По-моему, это было бы правильно. Ведь на каждом маршруте должны быть свои контрольные ориентиры...

Довод показался мне справедливым: контрольные ориентиры действительно необходимы, и чем они крупнее, чем ярче, тем лучше.

1

Еще рано, а солнце уже не греет, не печет и даже не парит, солнце жжет. Жжет упрямо, неумолимо, будто с цепи сорвалось. Лист не выдерживает, сворачивается, трава не терпит — пригибается, небо и то сдается — за каких-нибудь полчаса посветлело, вылиняло, словно старый матросский гюйс.

Алупка раскалилась. Асфальт хватает за каблуки. В такой день одно спасение в море. Кажется, весь город перебазировался на пляж; народу у воды видимо-невидимо, и все идут и идут новые люди.

Впрочем, бог с ними со всеми, хочу увидеть одного. Только одного из всех. Он быстрый, нет, не просто быстрый, он стремительный, он уже немолодой, но в чем-то совершенно по-прежнему мальчик: то ли фигура такая, то ли озорной взгляд, то ли посадка головы. Он с виду незаметный, самый незаметный из десяти обыкновенных людей, и все-таки он удивительный, пожалуй, один из самых удивительных представителей нашего поколения...

Вот он! Быстро-быстро переставляет ноги, обутые в старенькие, стоптанные тапочки. На нем потрепанные тренировочные брюки. Через плечо перекинуто мохнатое полотенце. Спешит. Спешит, как все, к морю.

Левым разворотом обходит площадь. Для такой жары он набрал великолепную скорость. Еще немного — и ринется бегом. Нет, не ринется. Непредвиденная задержка. Его курс перерезает курортная дама: пестрый халатик-сарафан, войлочная широкополая шляпа, зеленовато-желтые очки-фильтры, зонтик на тонкой блестящей ножке.

— Простите, — говорит дама, — я бы хотела узнать: вы случайно не его отец? Чем-то похожи. — И дама показывает зонтиком на бронзовый бюст, установленный в центре площади.

Бронза тщательно подчеркивает гордый завиток чуба. Бронза отчетливо передает и молодой порыв, и дерзкую волю, и стремительность взгляда. В одном только благородный металл скуп — в надписи: «Дважды Герой Советского Союза Султан Амет-Хан».

Сначала он смотрит на даму. Потом на свой бронзовый бюст. Взгляд быстрый, как пулеметная очередь. Отвечает без улыбки, совсем серьезно:

— Отец. Отец. Ему — отец. Правильно. — И поспешно исчезает.

А когда дама остается за спиной, Султан трогает ладонью широкую, изрядно облысевшую голову, сгоняет морщины ото рта к ушам и тихо смеется:

— Отец! Конечно, ему — отец! — И вприпрыжку бежит к морю.

У входа на пляж новая задержка. Разомлевшая от жары девица — страж курортной законности и порядка останавливает Султана грозным рыком:

— Пропуск!

— У меня нет пропуска.

— Нет пропуска, так куда лезешь?

— Что — лезу? К морю. К Черному морю.

— Это же дважды Герой Советского Союза Султан Амет-Хан. Ему на площади бюст поставлен. Ты что, не соображаешь? — пытается помочь Султану какая-то незнакомая доброжелательница.

Но девицу, не избалованную утонченным воспитанием, несет:

— А по мне пусть он хоть четырежды Герой. Мне наплевать на это. Мне пропуск давай. Есть — иди, нет — поворачивай...

Поворачивай? Тебе, значит, наплевать? На кого ж тебе, интересно, плевать? Лично на меня или на всех, кто воевал за это море, за эти горы, за это небо? Только на живых или на мертвых тебе плевать тоже? Может быть, тебе на все и на всех плевать? Стоп. Не волнуйся, Султан. Не выходи из себя. Ну, какой тут рубеж — всего-навсего калитка, ведущая к морю, всего-навсего глупая, нахальная девчонка на краю алупкинского городского пляжа. Спокойно, Султан.

И он молча идет вперед. Глаза в глаза — и идет. Только одна бровь чуть приподнята, только губы поджались. Вот так он смотрел когда-то в перекрестье коллиматорного прицела: сдержанно, уверенно, не мигая.

— Вот черт! — говорит девчонка ему вслед и никак не может понять, почему она все-таки пропустила этого странного человека. Действительно, почему? Ведь могла бы и настоящий скандал учинить и в свисток засвистеть могла бы. Есть у нее свисток...

А он уже забыл о девчонке. Увидел море и все забыл. Зеленоватое, в свежей мыльной пене у берега, море сегодня ласковое и спокойное. Султан смотрит вдаль с удивлением и тихой радостью, будто давным-давно не видел этой красоты.

Море велико, почти как мир, море полно неожиданностей, почти как жизнь, море — это... хорошо, очень хорошо, почти как небо.

Очень давно маленький Султан должен был написать школьное сочинение на всем известную старую-престарую тему: «За что я люблю свою Родину». Не мудрствуя лукаво, он вывел на тетрадном листе: «За Черное море, за Ай-Петри». Больше он ничего не придумал тогда. Ему поставили двойку. И он никак не мог понять почему. Ведь написал человек правду, чистую правду.

Взрослый Амет-Хан, дважды Герой страны, лауреат, заслуженный летчик-испытатель, многократный кавалер высших орденов Родины, комментируя это достопамятное событие, замечает вскользь:

— Ты понимаешь, что получилось: я тогда еще общих слов не знал.

— А теперь?

— Теперь, конечно, знаю, но все равно не люблю. Черное море — это моя родина. И Крым — это моя родина. И Ай-Петри — это моя родина. Не будет Черного моря, не будет Крыма, не будет Ай-Петри, ну, для чего мне тогда жить?

2

Вот здесь, на этом самом ласковом берегу, все и началось. Мальчишка валялся на пляже, глядел в бескрайнюю морскую даль, прислушивался к переменчивому голосу моря и, сам того еще не понимая,

покорялся великой силе неизмеримого пространства.

В городе была школа — скучные уроки, казенное однообразие классов, гудевших тяжелым мушиным гудом; там были бесконечные нотации, бессчетные наставления на путь истинный; там каждый новый день в точности повторял день предыдущий. А здесь море распахивало свои синие объятия и браталось с голубым куполом неба; здесь жила волнующая, все время изменявшая цвет, запах, облик бесконечность мира; здесь вольные птицы пилотировали над серыми камнями берега с лихостью и азартом боевых истребителей. Словом, здесь была настоящая жизнь.

Как это случилось, он не знает — не заметил, не запомнил, не понял до сих пор, но это случилось: мальчишка перестал принадлежать плоской земле, ее унылым одинаковым домам, ее размеренной, словно ход стенных часов, повседневности. Султан Амет-Хан отдал себя пространству, которое принадлежало птицам.

Сначала это была только мечта. Но пришло время, и начались действия: едва дотерпев до окончания школы, он перешел в ФЗО, одновременно поступил в аэроклуб. Планер, парашют, старый, добрый У-2 вывели его на воздушную дорогу. Шаг, другой, третий — и слесаришка-паровозник Амет-Хан завоевал право поступить в одну из старейших истребительных школ страны. Еще шаги. Еще год — и младший лейтенант Военно-Воздушных Сил Султан Амет-Хан, пилот боевого И-16, прибыл в строевую часть.

Казалось бы, все удалось, все сложилось как нельзя лучше и проще. Пилот И-16, младший лейтенант Военно-Воздушных Сил — это звучит, вероятно, очень внушительно. Но не надо обольщаться: младший лейтенант образца 1940 года, закончивший сокращенный курс обучения (был такой курс), имел за своими мальчишескими плечами всего-навсего десять часов самостоятельного налета. Младший лейтенант умел с грехом пополам взлетать, весьма осторожно маневрировать (преимущественно в горизонтальной плоскости) и, покрываясь от напряжения холодным потом,

приземляться на собственном аэродроме. Скажем прямо: его окунули в безграничное голубое пространство, прозаически именуемое небом, но к войне, настоящей войне не на жизнь, а на смерть, не подготовили.

Как на грех, он еще не понравился командиру полка. Не пришелся ко двору, и все — хоть сдохни, а ничего не изменишь.

Командир полка «придерживал» не приглянувшегося ему младшего лейтенанта, ограничивал в тренировочных полетах, «жал» на самолюбие, готовился и вовсе выставить из полка.

А время шло. Время приближало день начала войны. Все двигалось, все изменялось, только Султановы крылья никак не увеличивались в размахе. Так и встретил он грозу если уж не совсем птенцом, то и далеко не грозным сталинским соколом, очень далеко.

Мы сидим за столом, прислушиваемся к приглушенной радиопередаче, и вдруг Султан говорит:

— А ты помнишь, как про нас тогда говорили? Орлы из курятника.

И я вспоминаю: действительно говорили. Именно так говорили. Слушать это было ужасно обидно. Но что возразишь против правды? Мы отмалчивались или отшучивались, смотря по характеру, смотря по темпераменту. Но мы не сдавались, мы свято верили в главное — фашизм надо одолеть. Не одолев фашизма, жить нельзя. Пожалуй, только эта святая вера и давала нам надежду отрастить настоящие несгибаемые крылья. И мы отлично понимали: вырастить крылья — такой шанс есть не у всех. Заработать крылья можно только большим потом, большой горячей кровью.

3

Сначала Амет-Хан летал на «чайке». Драться не приходилось. День за днем — штурмовики. Малая высота, прижимаясь к макушкам деревьев, «вылизывая» овраги, пересекали линию фронта, выскакивали на дороги, охотились за колоннами врага на марше. Били из пулеметов, бросали бомбы и спешили домой.

Дома — заправка, зарядка и новый вылет.

Найти и поразить цель, нанеся максимальный ущерб живой силе и технике противника, — так примерно формулировался боевой приказ на бумаге.

Но стоило взлететь, и все смещалось: сердце одолевала тревога — как бы не потерять ориентировку, как бы не сбиться с пути, как бы разыскать свой аэродром раньше, чем кончится горючее. Ведь по маршрутам до войны почти не летали и малых высот боялись, как черт ладана.

А летать бреющим и на самом деле трудно. Ты свистишь над землей в каких-нибудь двадцати-тридцати метрах, пейзаж будто с тормозов сорвался, мелькает и исчезает под крыльями. Вот проскочило село, а какое — Ивантеевка или Щелкуны? Обернуться бы, уточнить — нет, не обернешься, не уточнишь: земля рядом. Зевнешь — и родная земля уничтожит тебя вернее любого «мессершмитта». Удар, взрыв, черный надмогильный столб дыма, и поминай как звали тебя, человек.

Штурмовать с малых высот трудно. Штурмовать надо уметь. Если не умеешь, научись, иначе не доживешь до победы.

Научись! На этот раз сакраментальное требование предъявляли не школьные учителя, не въедливый завуч: «научись», требовала боевая обстановка. Или научишься, или пропадешь — так говорила сама жизнь.

И Султан понял — научиться надо.

Сто семьдесят боевых вылетов на штурмовку противника, выполненные за первый год войны, выполненные к тому же на устаревшем истребителе «чайка», — вот так он сдал свой первый военный зачет. Кстати, это была и пятерка, первая вообще в его жизни.

И еще одну очень важную науку преподала ему разворошенная войной земля. Летая в тыл противника, Султан своими глазами видел печные трубы вместо домов, скореженные груды железа вместо ажурных мостов, бурые руины вместо нормальных признаков жизни, танковые следы вместо золотых простынь

пашен, он видел золу и пепел там, где должны были зеленеть сады.

Земля учила его святой науке ненависти.

Нельзя победить врага без танков, без самолетов, без техники, без надежного арсенала всех видов оружия, но никакие сверхмощные танки, никакие сверхскоростные самолеты, никакие ракетные установки не принесут решительной победы, если солдат не будет вооружен настоящей ненавистью к врагу.

Год войны дал боевой опыт. Год войны дал ярость. Не было только ни одной победы в воздушном бою.

А тут, как назло, полк отозвали в тыл. В тылу предстояло переучиться на английский истребитель «харрикейн». Переучились, поставили в ПВО...

Здесь я отвлекусь.

Однажды, еще до перебазирования в тыл, Султан сказал приятелю-инженеру:

— Ну, я не я буду, если до первого июня хоть одного не собью.

Сказать-то сказал, а сбить не пришлось. Не представился случай. А случай на войне, как известно, важная персона.

И вот 30 мая 1942 года приятель напомнил:

— Так где ж твой немец, Султан? Май как будто кончается? Ты, понимаешь, на свадьбе гуляешь, а немцы летают...

Действительно, война войной, а предыдущий вечер Амет-Хан провел на свадьбе своего друга. И немцы летали. Приятель ничего не передернул, ни в чем не уклонился от истины. Султану сделалось ужасно обидно, и он сказал:

— А завтра что — не день? — Ничего не сказать он не мог.

31 мая 1942 года Султан Амет-Хан был поднят по тревоге. На высоте семь тысяч метров увидел: летит. Он — Ю-88. Одиночный. Видимо, разведчик. Это было редкое и крупное везение.

Амет-Хан развернулся в атаку.

Если два самолета сближаются со скоростью всего лишь в шестьсот километров в час, то и при этом скромном условии за минуту исчезают десять кило-

метров. Теперь учтите, что пилоту редко когда удается заметить противника дальше чем за два километра, значит на принятие решения, выполнение маневра и ведение огня остается каких-нибудь десять-двенадцать секунд. Согласитесь — не много. А если человек идет в свою первую атаку, на своего первого противника, то это и совсем уже мало.

Султан очень спешил. И пулеметы «харрикейна» расстреляли весь боезапас раньше, чем машина вышла на дистанцию действенного огня.

В первый момент Амет-Хан даже не понял этого. Но он сообразил другое: «Пулеметы молчат. Ю-88 идет на город. Я проскакиваю».

И тогда он подхватил машину в сумасшедший боевой разворот. Небо почернело. Небо всегда чернеет, когда перегрузка — неизменная спутница ускорений — ослепляет на миг пилота. Земля качнулась и резко побежала в сторону. Султан вышел в хвост Ю-88.

Ю-88 летел к городу.

Газ от себя до упора, ручку тоже от себя. Скорость! Ему нужна была скорость. Самая большая скорость. Иначе не догнать.

Султан догнал его. Догнал и ударил всей живой силой своей машины, всей накопленной за год ненавистью, всем азартом своего двадцатидвухлетнего сердца.

И Ю-88 рухнул. Правда, «харрикейн» тоже начал разваливаться в воздухе.

Амет-Хан приземлился на парашюте. Это случилось 31 мая 1942 года в 6 часов 45 минут утра.

Трофей Султана — обломки Ю-88 вскоре после этого памятного дня были доставлены на главную площадь тылового волжского центра и выставлены там для всеобщего обозрения, а сам герой таранного удара произведен в высокий сан почетного гражданина этого старейшего русского города.

Так было.

Так и не так.

Первое озарение славой — радостное событие. Звание почетного гражданина тоже удовольствие. Воз-

можность спросить у коварного приятеля: «Ну, так что я тебе говорил?» — прямо скажем, редкостное наслаждение. Но все это — лицевая сторона медали. А оборотная — вот: Султан понял — таран удался случайно. И вообще воспетый на земле «соколиный удар» — худший вариант воздушного боя.

Во-первых, потому, что счет потерянных на таране машин почти неизменно: один — один. Во-вторых, потому, что вероятность гибели обоих экипажей почти равная. Значит? Значит, таранами войну не выиграешь. Значит? Значит, надо учиться драться, маневрировать и стрелять так, чтобы на землю падали только самолеты противника, а ты возвращался домой своим ходом. Возвращался бреющим, и крутил над стартом восходящую «бочку», и салютовал бы сам себе очередью из непременно оставшихся про запас снарядов...

Сорокапятилетний Амет-Хан, вспоминая минувшее, говорит:

— Ты понимаешь, какая штука получается: в конце концов вся война от первого до последнего дня — сплошная учеба, сплошной университет.

Все правильно теперь про нас пишут — и про то, как мы дрались, как стреляли, как сбивали, и про то, как нас сбивали, но не надо забывать, что труднее всего было учиться. Все время ведь учились, особенно под Сталинградом досталось.

4

Как сбивают самолет противника?

Теоретически так: сначала его находят в небе, затем убеждаются, что обнаруженная цель — действительно противник (замечу, кстати, что спутать, например, собственный ПЕ-2 с немецким МЕ-110 было проще простого), после этого принимают решение, как лучше атаковать врага (слов нет, лобовая атака — эффективный прием, но все же надежнее заходить с хвоста, если возможно), далее строят решительный, скоротечный маневр, позволяющий тебе навязать свою волю чужому летчику, маневрируя, сбли-

жаются (чем энергичнее, тем лучше), сократив дистанцию (практически не более чем до ста метров), прицеливаются, вводя поправки на скорость цели и ее ракурс, после этого плавно, чтобы не сбить наводки, нажимают гашетки. Вся эта работа выполняется в считанные секунды.

Если ты сработал все правильно, противник должен быть поражен, но это теоретически.

А на практике картина выглядит несколько иначе: ты ищешь противника, но и он ищет тебя; ты ловишь наивыгоднейший момент для начала маневра, но и он не дремлет; ты идешь на сближение, но и он тоже идет на тебя. Побеждает воля — это верно, побеждает смелость — тоже верно, побеждает преданность делу, которому служишь, — и это бесспорно, но все высокие моральные качества боевого летчика обретают максимальную цену при одном совершенно необходимом условии: ты должен быть вооружен еще и высочайшим профессиональным уменьем, ты должен быть действительно мастером, а не подмастерьем, и горячая дрожь машины на резком маневре должна восприниматься тобой как твоя собственная дрожь; ты должен чувствовать каждое дыхание своего истребителя, не взглядывая на приборы, знать: у машины есть еще «запас» — капли мощности, крохи маневренности, пылинки скорости. Взять в последний момент этот резерв, бросить его на врага — вот это и дает победу.

Вскоре Амет-Хан переучился на истребителе ЯК-7. Это была уже не «чайка» и не английский «харрикейн». Скоростной, вытянутый, словно веретено, вооруженный мощной пушкой, способный отлично маневрировать и в горизонтальной и в вертикальной плоскостях, новый истребитель впервые позволил нашим летчикам драться с противником на равных.

На яковлевском истребителе Амет-Хан прилетел под Сталинград.

Город дымился, город терял, казалось, последние капли крови. И естественно было ожидать, что воздушное пополнение будет с ходу брошено в дело.

Но вопреки абсолютной очевидности такого решения, этого не случилось.

Командир вновь организованного истребительного полка, ставшего впоследствии легендарным, Герой Советского Союза Лев Шестаков — да будет ему земля пухом! — выхлопотал у командования месяц на подготовку.

Месяц на войне! Месяц в критические сталинградские дни! Можете ли вы вообразить, что это такое?

Сталинград истекал кровью. Небо над городом сделалось бурым от дыма и пепла, а летчики Шестакова тренировались в нескольких километрах от линии фронта.

Жестоко? Вероятно. Но ведь и вся война — чудовищная жестокость. Голыми лозунгами не побеждают. Слова на войне имеют скорее даже отрицательное значение...

Пилотаж, пилотаж, пилотаж. Каждый день. До седьмого пота. Ниже, орелики, ниже, еще ниже. Вы не должны бояться земли. А теперь темп, темп, темп. Наращивайте темп, черти! У вас трещат хребты? Вот и хорошо, пусть трещат. Это как раз то, что нужно! При таком темпе в настоящем воздушном бою затрещат хребты и у немцев тоже, а тогда-то мы и посмотрим: кто кого?

Теперь слетанность. Замполит говорит: «Ведомый — щит героя». Николай Верховец знает, что говорит. Такого комиссара дай бог каждому летчику — душа-человек и истребитель настоящий. «Мотайте своих ведомых, герои, — говорит комиссар, — пусть жалуются, пусть пищат, пусть рыдают на тренировках. Зато завтра, в бою под Сталинградом, они спасут вам жизнь. Герой без щита, — говорит комиссар, — не герой, а покойник. Хватит! Нам не нужно больше покойников. Вся Россия плачет уже по тем, кого нет и никогда не будет на свете. Нам нужны герои. Тренируйтесь, слетывайтесь, не теряйте время».

А Сталинград медленно угасал. Казалось, в развороченных руинах большого города не осталось уж никакой жизни, никакой крови. Казалось, началась агония.

Летчики смотрели на своего командира.

«Когда?» — спрашивали запавшие, сухие глаза. «Когда?» — спрашивали плотно сжатые, потрескавшиеся на ветру и морозе губы. «Когда?» — спрашивали натруженные руки.

Шестаков был сдержанным, строгим, немногословным по характеру человеком. На первый взгляд казалось: заперт на глухой замок. Он делал вид, что не замечает немых вопросов. Говорил:

— Завтра проводим тренировочные стрельбы. Прошу обратить особое внимание на дистанцию открытия огня...

Месяц под Сталинградом показался длинным, как жизнь.

И наконец, дождались: вылетаем на боевое задание. Приказ был как приказ: произвести свободную охоту. Расписание вылетов прилагалось. И все же это был удивительный приказ, во всяком случае, один из его пунктов просто-таки поразил летчиков: «Воздушные бои завязывать и вести только над расположением своих войск».

Почему? Почему? Почему? Мы же на ободранных «чайках» лазали по тылам противника? Мы же на стареньких «ишаках» дрались над оккупированной землей? Мы же тогда были совсем зелеными, и то?..

Командир может отвечать на вопросы своих подчиненных, а может и воздерживаться от ответов — это его командирское право.

Шестаков ответил:

— Пусть многострадальная матушка пехота, исштурмованная Ю-87, избомбленная Ю-88, обстрелянная «мессерами» и «фокке-вульфами», увидит, наконец, как мы будем их бить. Бить пачками. В хвост и в гриву. Вы можете их бить, я знаю. Вы будете их бить, я уверен.

За очень короткий срок Амет-Хан срубил над Сталинградом шесть немецких самолетов. Шесть! Факт, достойный славы, удивления, самых высоких похвал, но, рассказывая о той поре, сам Султан подчеркивает другое:

— Какая там мясорубка была, невозможно пере-

дать, а наш полк, полк Шестакова, не имел ни одной боевой потери над Сталинградом. Ни одной. Вот что значит уверенность. Вот что значит подготовка. Вот что значит дело. Если ты на самом деле будешь писать про меня, обязательно отметь этот факт. Жирным шрифтом отметь. Ладно?

5

Рассказать об Амет-Хане на войне нелегкая задача. Если внимательно прислушаться к тому, что говорит сам Султан, и до конца поверить ему, получается: четыре с половиной года войны — постоянный университет.

Вот примерная программа этого университета: сначала привыкали не бояться своих собственных машин, привыкали к «чайке», «харрикейну», нескольким модификациям «Яковлевых», «кобре», «Лавочкину»; параллельно обучались практической навигации: раз глянул на землю и тут же ориентируешься, где свои, где чужие, где север, где юг. Потом овладевали искусством воздушного боя. Ведь одно дело — сформулировать, например, такой правильный закон: «Хозяин высоты — хозяин боя», и совсем другое дело — перевести эту формулу в четкий маневр пары, звена, эскадрильи истребителей.

До войны летчики учили тактику. На войне пришлось создавать тактику. Военное искусство, как, впрочем, любое настоящее искусство, не терпит слепого повторения одних и тех же приемов. Ни одна воздушная схватка не должна была повторять предыдущей. Неожиданный маневр ошеломляет, неразгаданная хитрость приводит в тупик, расчетливая дерзость повергает противника в панику... А ошеломленный, растерявшийся, впавший в панику противник — это уже наполовину жертва...

«Военный университет» Амет-Хана был долгим и очень трудным. Пересказывать весь его курс, значит непременно залезать в дебри науки побеждать. Это специальная материя, к тому же материя, требующая сухих цифр, четких определений, тактических схем.

А мне бы хотелось рассказать об Амет-Хане на войне какими-то очень напряженными, звенящими, возвышенными, если хотите, словами. Ведь человек изо дня в день совершал подвиг за подвигом. Мальчик-лейтенант вытянулся в военного мужа, гвардейского майора, заместителя командира полка. Он сам изо дня в день летал в бой, он водил в бой молодых, он дрался с самыми прославленными истребителями фашистской Германии и выходил победителем из всех боев.

Но как произносить мне эти так называемые «приподнятые» слова, когда Султан боится слов, особенно звучных, больше, чем дюжины остроносых «мессершмиттов» сразу.

Нет, слова не должны звенеть.

Пусть уж лучше выскажутся несколько цифр.

За годы Великой Отечественной войны Султан Амет-Хан выполнил боевых вылетов — 603. Он сбил самолетов противника 30 лично и 18 в группе. По состоянию на 1 января 1965 года Султан Амет-Хан награжден:

Золотыми Звездами Героя Советского Союза . 2
Медалью лауреата Государственной премии . . 1
Орденами Ленина 3
Орденами боевого Красного Знамени 4
Орденом Александра Невского 1
Орденом Отечественной войны I степени . . . 1
Орденом Красной Звезды 1
Орденом «Знак Почета» 1
Оборонными медалями 4

Замечу в качестве примечания: за последние пятнадцать лет мне ни разу не довелось видеть Султана Амет-Хана во всех его высоких регалиях.

Окончилась война. Грохнул и умолк последний салют. Золотом по мрамору мы поклялись: «Вечная слава героям, павшим в боях за независимость нашей Родины». Затихли оркестры. Прошло затянувшееся похмелье победителей. На земле снова стало тихо.

Живым надо было жить.

Гвардии майора Амет-Хана откомандировали в военную академию имени Фрунзе.

Его ждали чинные аудитории, аккуратно наклеенные на полотно карты; оружие с просверленными казенниками стволов — это оружие не должно было стрелять, оно должно было собираться и разбираться; игрушечные макеты военных объектов, миниатюрполигоны, выполненные руками первоклассных декораторов...

В высоких академических стенах Султану предстояло осмысливать и переоценивать боевой опыт — свой, противника бывшего и противника вероятного.

Амет-Хана хватило на неделю.

Нет, не трудности академической программы сразили боевого летчика. С этими трудностями можно было еще сладить. Его ввергло в грусть и отчаяние ощущение замкнутого пространства, в котором он очутился. Между Султаном и небом залегли этажи прославленного учебного заведения.

Этажи, этажи, этажи...

А над этажами перехлестнулись балки, а над балками вознеслись стропила, на стропилах лежала крыша... И вся эта многослойная «броня» должна была удерживать его пять долгих лет. Султан запросил пощады:

— Не могу я не летать. Не могу.

— Тебе надо учиться, — говорили Амет-Хану. — Положа руку на сердце признайся: тебе ж не хватает знаний, военной культуры, кругозора. Академия сделает тебя широкообразованным офицером. Надо же смотреть в будущее.

— Это правильно. Все правильно. Согласен. Но я не могу не летать.

В конце концов ему пошли навстречу, перевели в Военно-Воздушную командно-штурманскую академию. Обещали: здесь будешь учиться и периодически подлетывать, не очень часто придется летать, но пилотировать не разучишься.

Из замкнутого пространства Султана выпустили в пространство ограниченное. Это он почувствовал очень скоро.

Есть рыбы, способные жить в аквариумах, некоторые даже дают потомство, не замечая ни стеклянных стен, ни электрической подсветки, имитирующей солнце, ни искусственных гротов, предназначенных, видимо, для рыбьего уюта... Но то рыбы.

Султан понимал, как правы его фронтовые товарищи, недавние герои воздушных боев, мертвой хваткой вцепившиеся в академическую науку. Он знал: эти ребята со временем станут генералами, им доверят командовать частями, соединениями, может быть даже всеми Военно-Воздушными Силами страны. Он от души желал им маршальских звезд и головокружительных успехов. А сам... Впрочем, вот его подлинные слова:

— Со второй академией я покончил в шесть месяцев. Подал рапорт — демобилизовался. Понимаешь: я хотел летать. Летать для меня самое главное. Это не только профессия — это жизнь.

Султан Амет-Хан выбрал себе трудную судьбу, судьбу летчика-испытателя.

6

Да-а, он-то выбрал себе судьбу, а вот судьба совсем не торопилась сделать его своим избранником. Судьба в облике начальника отдела кадров задавала вопросы:

— Общий налет? Образование? Семейное положение? Происхождение? Национальность? Место рождения?..

Вопросов было очень много.

Категорического отказа не последовало, но и распоряжения о зачислении на должность летчика-испытателя тоже не было.

— Подумаем, товарищ Амет-Хан, посоветуемся. Зайдите через недельку. Договорились?

Он приходил в назначенный срок, и все повторялось сначала: вопросы, глубокомысленное созерцание пейзажа за окном и назначение новой встречи.

Наконец кончилось все: терпение, деньги, уверен-

ность. И тогда Султан, кажется, впервые в жизни обратился за помощью в «личном вопросе».

Генерал Хрюкин, хорошо знавший Амет-Хана по войне, веривший в его прирожденный талант летчика, позвонил увертливому кадровику. И все сразу переменилось.

— Вы лично ручаетесь, товарищ генерал? Тогда все в порядке. О чем речь, товарищ генерал! Пусть завтра же ваш Амет-Хан приезжает оформляться. Конечно! Конечно! Все будет хорошо, товарищ генерал.

Действительно, с точки зрения кадровых формальностей все было улажено в несколько минут. Но называться летчиком-испытателем — это вовсе еще не значит быть им.

И все-таки он радовался: в кармане лежал новенький пропуск. Пропуск открывал доступ на летное поле испытательного аэродрома. Амет-Хан переступил порог строгой проходной и сразу повеселел.

Утренний ветерок попахивал бензином. Где-то за ангарами взревел двигатель. Полосатый колдун на вышке метеостанции покачивался. Обгоняя Султана по направлению к стоянкам, промчался бензозаправщик. Он был снова дома.

Новые товарищи дали ему почувствовать свое дружеское расположение. Да, его имя было здесь известно. Да, его боевые заслуги оценивались очень высоко. Но первое же летное задание могло смутить хоть кого.

— Возьмите ПО-2, Амет-Хан, и, пожалуйста, слетайте на соседний аэродром. Инженеру Н. надо попасть туда ровно к одиннадцати ноль-ноль. Высадите его и сразу возвращайтесь.

Потом он возил инженера К. Потом механика Г. Потом перебрасывал запасные части и еще банки с краской. Летал он много, ничего не скажешь, но что это были за полеты? Связное порхание на стареньком ПО-2. Радиус действия километров сто — сто пятьдесят. Неужели это дело для дважды Героя Советского Союза, бывшего заместителя командира

гвардейского истребительного авиаполка, одного, пожалуй, из первых десяти истребителей страны?

К счастью, такого вопроса Султан не задавал ни своим начальникам, ни своим новым товарищам, ни самому себе.

Он просто летал. Делал дело.

И через месяц Амет-Хан услышал:

— Ты хороший парень, Султан. Пора начинать настоящую работу. — И это было первое признание того особого мира, в который он вступил.

Несколько пояснительных слов об этом особом мире.

Есть такое специальное понятие — техника пилотирования. Понятие это весьма емкое. Оно включает в себя уменье четко владеть определенным типом самолета. Владеть самолетом — значит взлетать, маневрировать, рассчитывать на посадку и приземляться, укладываясь в определенные нормы. Летчик высокой квалификации обязан пилотировать не только в хорошую погоду, когда небо и горизонт отчетливо видны, но и в облаках и в непроглядную ночь.

Для любого летчика, будь он пилотом Гражданского воздушного флота, военным летчиком — истребителем, штурмовиком, бомбардировщиком — техника пилотирования всегда остается, как говорят, вопросом вопросов. Твердая пятерка дает тебе одни права; устойчивая четверка — другие (значительно меньшие), а тройка, тройка ставит под сомнение твою профессиональную судьбу — тройка — это уже болезнь.

Так обстоит дело для любого летчика, но только не для летчика-испытателя.

Коль скоро ты признан способным испытывать самолеты, речь о технике пилотирования идти уже не может. Блестящая, виртуозная, безукоризненная техника пилотирования (и не на каком-либо одном, а на любом типе летательного аппарата) подразумевается сама собой. И это требование — минимум.

Применительно к ремеслу испытателя я бы вообще отказался от употребления термина «техника пилотирования», его следовало бы заменить более отве-

чающим существу дела понятием — искусство пилотажа. Но это между прочим.

Летчик-испытатель должен уметь вести непрерывный диалог с машиной. Постоянно задавать ей вопросы, терпеливо выслушивать ответы и понимать их суть. Собственно, в этом и заключается основной смысл работы испытателя — понимать машину, выявлять ее слабости, находить объяснения, нащупывать пути устранения недостатков, предвидеть и предугадывать реакцию самолета на то или иное воздействие — свое, внешних сил, случайных факторов.

Летчиков-испытателей много раз называли уже экзаменаторами. Это верно. Но не следует забывать, что летающий экзаменатор, кроме того, и постоянно сдающий зачеты ученик. Машины тоже умеют загадывать загадки, и порой столь хитрые, что справляться с ними бывает далеко не просто.

Вот к такой работе предстояло готовиться теперь Амет-Хану.

Для начала Султану дали возможность перепробовать собственными руками с десяток разных машин. Заядлый истребитель, он летал теперь и на двухмоторных и на многомоторных бомбардировщиках, познакомился с тяжелыми транспортными кораблями, он испытал совершенно особенное, ни с чем не сравнимое чувство перевоплощения, когда ты выбираешься из крошки истребителя и, не снимая парашюта, поднимаешься по четырехметровому трапу в «летающую крепость».

Амет-Хан много летал в ту пору. И очень много спрашивал. Для того чтобы догнать старожилов испытательного аэродрома, ему совершенно необходимо было узнать много-много нового. Он был въедлив. Он не стеснялся спрашивать.

— Ты знаешь, что мне было очень важно тогда? Определить: у кого лучше спрашивать, — говорит Султан. — Другой от доброты заморочит подробностями, а мне ведь надо было схватывать самую суть, на подробности времени не хватало. А объяснять и учить любят все. Больше других я не давал покоя Сереже Анохину, Игорю Эйнису и Лёне Тарощину.

Их я понимал почему-то лучше других. И они меня как-то сразу поняли. Без их помощи я бы очень долго осваивал новую работу, а с ними все получилось довольно просто. Прижился.

7

Сегодня Амет-Хан говорит: «Все получилось довольно просто». И я уверен, что ему и на самом деле представляется так. Но это сегодня!

А я вспоминаю одну из первых работ Султана.

На аэродроме появился ярко-красный малыш планер. Планер мог взлетать только с помощью самолета-буксировщика. Машину затаскивали на высоту, там Султан отцеплялся и начинал трудиться. Необходимо особо заметить, что в один из дней Амет-Хан летал с прямыми крыльями, в другой — со стреловидными, оттянутыми назад (они напоминали руки прыгуна в воду), в третий — со стреловидными крыльями, выкинутыми вперед (они напоминали руки прыгуна с лыжного трамплина). Летал он ради сравнительных данных. Эти данные нужны были науке.

Еще одна важная подробность: взлетал планер с бетонированной полосы, разбегаясь на специальной колесной тележке. На высоте метров в двадцать-тридцать колеса сбрасывались. Приземление производилось на грунт, на амортизированную посадочную лыжу.

Что же требовалось в этих полетах от испытателя?

Прежде всего точность. Чтобы сравнивать поведение летательного аппарата, оснащенного разными крыльями, надо было все режимы полета выдерживать с эталонной непогрешимостью.

Еще требовался высочайший темп. В полетах без двигателя у летчика никогда не бывает «лишней» минуты. И тут уж изволь каждое свое движение предусмотреть заранее. Обдумай хоть тысячу раз все на земле, а в воздухе действуй, действуй быстро, последовательно, безостановочно.

Еще требовалась тщательная осмотрительность. Ведь посадка на экспериментальном планере полно-

стью соответствовала вынужденной посадке на новом летательном аппарате. Каждая посадка!

Кажется, для начинающего испытателя вполне достаточно.

Но случилось так, что Султану пришлось решать еще одну, весьма неожиданную и едва ли не самую сложную задачу.

Разбег, планер оторвался и послушно полез на высоту. Левая рука пилота потянула шарик сброса стартовой тележки. Но тележка не сбросилась. Еще попытка, еще — тележка не сбрасывается. Что делать? Прерывать полет и садиться на неамортизированные колеса? Такое приземление не предусмотрено никакими расчетами.

Планер, отяжеленный стартовой тележкой, лениво ковыляет за буксировщиком. Летчик-испытатель должен что-то решать. За свое решение он будет нести всю полноту ответственности. Решение должно быть быстрым и обоснованным.

Ну?

Султан передает на командный пункт:

— Освободите полосу, буду садиться на тележке.

Буксировщик заводит его к границе аэродрома, и малыш планер валится к земле. Именно валится, потому что такое снижение трудно назвать планированием.

Под фюзеляжем висят колеса. Уменьшить угол снижения нельзя — потеряешь скорость, и тогда упадешь, просто рухнешь на землю.

Ниже, ниже, ниже... Проверь скорость. Нормально. Еще немного, еще... Спокойно. Так, так, хорошо. Выравнивай.

И вот колеса коснулись земли. Планер угрожающе качнулся — пошел на нос. Ничего — выровнялся. Снова пошел на нос и опять выровнялся. Облако бурой пыли несется по летному полю. Несется со скоростью гоночного автомобиля. Машина неуправляема. Летчика мотает в кабине, того гляди разобьет лицо о приборную доску. Спокойнее, ты уже на земле.

В какой-то момент над облаком пыли взлетают колеса. Сбросились-таки, проклятые. Сбросились в са-

мый неподходящий момент. Теперь, может быть, все... Но ничего плохого не случается: планер, чиркнув лыжей по грунту, почти мгновенно останавливается, а тележка убегает в овраг.

Мне пришлось видеть Султана через пять минут после этого совершенно циркового приземления. Он сидел на траве и курил сигарету. Когда прибежали ведущий инженер и механик, сказал:

— Давайте быстренько выясните, в чем дело, и налаживайте тележку. До темноты успеем еще слетать. Давайте...

Мне пришлось расспрашивать Султана об этом полете через пятнадцать лет. Я напомнил ему, как он тогда спешил повторить вылет. Амет-Хан засмеялся:

— Ну что ж ты хочешь — молодой тогда был, глупый, вот и спешил. Теперь немного обождал бы. Теперь разобрался бы сперва. Впрочем, и тогда меня заставили обождать.

Мы сидим за обеденным столом. Я любуюсь руками Султана — его большие рабочие руки не знают ни минуты покоя, они все время в движении. Я думаю: Султан человек неожиданный, очень разный, притягательный человек. Недаром его все любят, особенно летчики. Ему легко прощают какие-то слабости (нет же на самом-то деле человека без греха!), потому, вероятно, прощают, что каждый знает — он человек преданный. Преданный работе, товарищам, небу...

Султан тоже думает о чем-то своем и вдруг говорит:

— А вообще-то первый вылет на новой машине — это всегда трудно. Другой раз всю ночь накануне не спишь. Думаешь, куришь, думаешь. Слетать-то я слетаю, а как слетать лучше? Это одно. И второе: все стараешься угадать, о чем она думает...

— Кто она?

— Как — кто? Машина... Непонятно? Ты не сердись. Рассказывать я не мастер. Рассказывать не моя специальность...

— Понятно, — говорю я, — ты тоже не сердись: больше не буду расспрашивать. Давай выпьем.

— За успех. За то, чтобы не было бессонницы.

— За успех — хорошо, за успех выпьем, а бессонница все равно будет. От этого не уйдешь. Это ведь жизнь.

8

Слово надо держать. Сказал: «больше не буду расспрашивать», значит, все. Значит, точка.

Но мне все кажется, что я не рассказал о Султане чего-то очень существенного, чего-то самого-самого главного. И это сомнение приводит меня к другу и непосредственному начальнику Амет-Хана — заслуженному летчику-испытателю СССР Федору Бурцеву. Мы знакомы давно, и мне не нужно строить никаких предварительных маневров, чтобы объяснить цель своего визита.

— Какая главная черта Амет-Хана, чем определяется его характер, где то зернышко, из которого вырос Султан?

Бурцев отвечает не задумываясь:

— Главное в нем — жадность...

И прежде чем я успеваю выразить свое недоумение столь странным и неожиданным ответом, Бурцев рассказывает мне историю, которую я постараюсь передать здесь с максимальной точностью.

— Есть такая книга — «Один в бескрайнем небе». Автор — Бриджмен. Американский летчик-испытатель. Хороший летчик, и книгу он написал свою здорово. Так вот, в этой книге Бриджмен рассказывает, в частности, о полетах на подвеске. Это вот что: опытный самолет подвешивают под самолет-носитель. Носитель затягивает испытуемую машину на высоту и там сбрасывает. Честно говоря, работа не сахар. Трудная работа. Вся на нерве. Бриджмен в подробностях все описывает. Пожалуй, даже в излишних подробностях, вернее, с преувеличением ужасов и страхов. Но в основном он прав: после такого полета в себя приходишь не сразу...

Несколько лет назад нам с Султаном пришлось хлебнуть этой работенки на практике. Стартовали

с подвески, а дальше... дальше начиналось самое неприятное — крошку машину вели не мы, ее вел автопилот. И скорость при этом была весьма подходящая и высота очень небольшая. А ты сиди, сиди и контролируй. Если что не так, можешь взять управление на себя, а если все так — смотри...

Летали мы, как говорится, «в очередь».

И вот в день, когда была очередь Султана, случилась неприятность: проводник электрического сбрасывателя замкнул. Сбрасыватель сработал, и Султан оторвался от носителя с незапущенным двигателем.

Высоты было совсем мало. Приземляться некуда. Словом, ситуация — хуже не придумаешь. И что же? Сумел он запуститься. Сумел прийти домой. И сесть сумел как положено. Но это не все.

На другой день все было исправлено. Кому следует, накрутили, конечно, хвоста. Работа продолжается. Лететь моя очередь. Приходит Султан и говорит:

— Вчера я задание не выполнил, поэтому лететь надо не тебе, а мне.

После такой встряски любому человеку надо в себя прийти. Если б он напился в стельку, ей-богу, я бы понял, если б запросил отпуск на недельку, я бы тоже понял. Так нет: дай я слетаю! И ведь это искренне, без всякой рисовки. Чуть не плачет: дай я.

В двадцать лет все на полеты жадные. А вот Султан и в сорок пять все так же, как в двадцать, летать рвется. Дай, дай, еще дай! И такая в нем неистребимая жадность к небу, что я лично только удивляюсь.

Ты хотел главную его черту узнать, корень, так сказать, всех его успехов определить, вот тебе и ответ: сумел наш Султан молодость сохранить, не растерял жадности к небу, не устал летать. Это не каждому дано, верь мне, я знаю, что говорю.

9

Все? Разумеется, нет. Это невозможно — рассказать все о живом, действующем, нестареющем герое. Каждый новый день — новые полеты, новые подроб-

ности биографии, новые открытия, новые радости и новые огорчения.

Для всех боевых летчиков Великой Отечественной войны вот уже двадцать лет, как кончилась битва. Для летчиков-испытателей война продолжается. Конечно, им не надо сегодня барражировать в воздухе, отыскивая самолеты противника, крадущиеся к цели; не надо вести воздушные бои, не надо штурмовать вражеские эшелоны и бомбить чужие города. Война идет за скорость, за дальность, за новые знания, за новые возможности человеческих крыльев. Это трудная война. Это рискованная война, и побеждают тут не пушечными очередями, не залпами ракет и бомбовыми ударами, побеждают уменьем, талантом, настойчивостью, преданностью небу.

Строго говоря, летчик-испытатель — это звание, это должность, это профессия. Но, на мой взгляд, это еще и награда, признание, счастье. А заслуженный летчик-испытатель страны, поднимающий в небо машины, с легкостью обгоняющие звук в полете, уходящий далеко за пределы насыщенной кислородом атмосферы, преодолевающий пространства, соизмеримые с длиной экватора, живущий в завтрашнем дне нашего неба, — это тысячу раз герой и тысячу раз счастливый человек.

И сегодня, как прежде, как в мучительные годы войны, Султан Амет-Хан в первой десятке самых отважных, самых умелых, самых достойных «тысячу раз героев».

Счастья тебе, Султан! Молодости тебе, Султан! Полетов! И достойной смены.

Вот и пришло время расставаться. Я рассказал обо всем, что казалось мне важным и, главное, нужным.

— А курс? Где же тот точный курс, который запрашивал Алеша Гуров?

Нет, точного, заранее вычисленного, так сказать, универсального курса я не назову ни Алеше, ни кому-

либо другому. Даже если бы очень хотел это сделать, не сумею. В жизни готовых курсов не бывает.

Каждому — свой курс.

Вот послушайте, пожалуйста, что сказано на 112-й странице «Авиационного справочника» издания 1964 года:

> *«Курс — угол, заключенный между северным направлением меридиана и продольной осью самолета. В зависимости от меридиана (магнитного, географического, компасного, условного), от которого производится отсчет, различаются курсы: истинный — ИК, магнитный — МК, компасный — КК, условный — УК...»*

Видите, даже в навигации, имеющей дело с бесстрастными цифрами, приходится учитывать и магнитное склонение и девиацию (кстати сказать, величины, изменчивые и для разных мест земли и для разных машин).

Тем более невозможно дать непогрешимый жизненный курс человеку, не учитывая всех его сугубо индивидуальных «поправок» характера, темперамента, увлечений и многих других особенностей. Я старался вложить в книгу необходимые для определения курса «исходные данные». Берите эти данные, взвешивайте, оценивайте их, примеряйте к себе и определяйте ваш единственный точный курс.

А мне остается пожелать вам счастливого неба, долгой жизни и неизменно чистых посадок.

ДОРОГИЕ ДРУЗЬЯ!

Многие из вас увлекаются техникой. Что-то мастерят, конструируют, сооружают. В наш век небывалого технического прогресса увлечение техникой вполне понятно.

Чтобы помочь вам расширить круг ваших знаний в области технического моделирования, мы пригласили в наш клуб «Ровесника» известный вам «Юный моделист-конструктор». Итак, предоставляем ему слово.

Три года назад в создании «Юного моделиста-конструктора» приняли горячее участие ученые, конструкторы и изобретатели.

О необходимости и своевременности выхода в свет «ЮМКа» говорили читательские письма.

«...Я рад, что у нас появился новый умный друг — «ЮМК», — писал Эдик Брокш из Красноярска. — У меня даже глаза разбегаются, как только открываю очередной журнал... Эх, вам бы к нам в Сибирь! У вас тоже глаза бы разбежались. Сколько у нас красивых рек, но они с подвохом. Первое условие плавания по ним — хорошая остойчивость судна. Вот почему меня сразу заинтересовала предложенная вами схема байдарки-катамарана. Летом обязательно в плавание... Для дома твердо решил сделать электрополотенце, а в нашем театре попытаюсь установить звонок-автомат. Пусть сам сигналит во время антрактов...»

Перелистайте выпуски этого альманаха, и вы убедитесь, что в каждом из них масса занимательного для всех, кто интересуется техникой.

Авиамоделисты получили чертежи и подробные рекомендации для создания кордовой модели самолета «Школьник», радиоуправляемой модели планера «Ласточка», резиномоторной модели Ша-61, рекордной модели вертолета. А тем, кто уже хорошо освоил все тонкости авиамоделизма, редакция «ЮМКа» в седьмом выпуске предлагает построить своими руками настоящий микропланер или микросамолет с поршневым двигателем. Такой самолет уже сделан в Ленинграде энтузиастами воздушного спорта во главе с В. Тацитурновым.

Юные кораблестроители под рубрикой «Голубые зовут просторы» найдут описание сверхминиатюрного суденышка «Пионер». «Главное в нем, — по словам контр-адмирала Н. Г. Морозовского, — большое разнообразие средств передвижения: катер может двигаться с помощью велосипедного мотора, под парусом и на веслах. Кроме того, на нем можно плыть, пользуясь оригинальным педальным двигателем — «утиными лапами».

Согласитесь, что вдвойне приятно отправиться в рейс на собственном судне! Пятый выпуск альманаха предлагает построить в любом техническом кружке, не говоря уже о станциях юных техников, очень доступную модель катамарана водоизмещением около 800 килограммов.

Автомобилисты могут соорудить микролитражный автомобиль «Юный сибиряк», познакомиться с устройством автомобиля, на котором ездил В. И. Ленин, с микроавтомобилями курских школьников, а также с гоночной моделью с двигателем МД-5, которая установила семь всесоюзных рекордов, в том числе и рекорд скорости — 142,8 километра в час.

«ВНП»! Если расшифровать эту марку новой машины, все поначалу можно принять за милую шутку. Но машина «Верхом на палочке» все-таки существует. Откройте девятый выпуск альманаха, и вы познакомитесь там с подробным описанием и чертежами этой оригинальнейшей машины, созданной безграничной фантазией сибирских умельцев.

Альманах периодически знакомит своих читателей с основами автоматики, телемеханики, кибернетики, с конструкциями настоящих самолетов, кораблей и автомобилей.

На его страницах вы найдете много ценных советов по самым различным вопросам. Ну, например, вы построили какой-либо прибор, и вам нужно нанести на него шкалу настройки или необходимые надписи-указатели. Как быть? Делать это кустарно, от руки? Нет, зачем же! Вы можете быстро собрать маленький и несложный настольный станок (см. четвертый выпуск), который позволяет наносить не только надписи, но и рисунки на металлические изделия, стекло, фарфор и т. п., вырезать фигурные отверстия для крепления радиодеталей: ламповых панелей, трансформаторов, контуров. При помощи такого станка можно также производить художественную обработку органического стекла и других пластмасс.

Есть в альманахе и странички для любознательных. Одна рассказывает об истории трансатлантического кабеля, другая знако-

мит с новыми условными обозначениями для радиотехнических схем, третья о реальных и фантастических автомобилях...

Все это очень хорошо, скажете вы, читатели. Но почему до сих пор на «ЮМК» нет подписки?

С радостью сообщаем вам, что с января 1966 года «ЮМК» станет «Моделистом-конструктором», ежемесячным популярным научно-техническим журналом для молодежи. Он будет печататься в две краски, с цветной вкладкой. Стоимость одного номера журнала определена в 25 копеек, подписаться на него можно в любом отделении «Союзпечати».

Изменится ли характер этого издания? С таким вопросом наш клуб «Ровесника» обратился к главному редактору журнала «Моделист-конструктор» Юрию Степановичу Столярову.

Вот что нам ответил Юрий Степанович:

«Мы сделаем все от нас зависящее, чтобы те добрые традиции, которые сложились в «ЮМКе», сохранились и в «Моделисте-конструкторе».

У колыбели «ЮМКа» стояли такие видные ученые, как вице-президент Академии наук СССР академик А. Топчиев, академик С. Соболев, генеральные конструкторы А. Микоян и О. Антонов, создатель кораблей на подводных крыльях доктор технических наук Р. Алексеев. Мы и в будущем надеемся на их добрые советы и сотрудничество в журнале.

Среди разнообразных направлений юношеского технического творчества в «ЮМКе» особой популярностью и признанием читателей пользовался авиа-судо-автомоделизм. Мы и в дальнейшем хотим сохранить за этими видами технического творчества ведущую роль в журнале. И это естественно. Ведь небо, суша и вода часто становятся ареной интереснейших спортивных состязаний, где модели юных умельцев соревнуются в быстроте и дальности, штурмуют новые высоты и приносят своим создателям заслуженный успех.

Наряду с авиа-судо-автомоделизмом большое место в журнале будет отведено основам современной техники — радиоэлектронике, автоматике, телемеханике, кибернетике.

Недаром говорят, что по одежке встречают. Мы постарались, чтобы одежка — обложка первого номера «Моделиста-конструктора» — привлекала внимание не только великолепной картиной русской зимы. У нас более дальний прицел. Нам хотелось бы увидеть наших читателей такими же отважными лыжниками, какие изображены на цветной вкладке, которые не побоялись взнуздать «снежного коня», летящего быстрее ветра. Вспомните слова Николая Васильевича Гоголя: «И какой же русский не любит быстрой езды!..»

Но чтобы быстро ездить, высоко летать, выдумывать и строить чудо-модели — словом, чувствовать себя в технике, как в родной стихии, надо заниматься ею не от случая к случаю,

а постоянно. Всегда! И мы сделаем все от нас зависящее, чтобы с выходом каждого очередного номера «Моделиста-конструктора» мир увлечений наших читателей становился многограннее, богаче, ярче».

Такими словами закончил свой ответ на наш вопрос редактор журнала.

Дорогие читатели! Вы сейчас перевернете последнюю страницу этой книги. И клуб «Ровесника» советует: кто из вас еще не знаком с «Моделистом-конструктором», пусть поспешит с ним встретиться, ибо встреча с умным журналом всегда интересна и полезна.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Глава первая. Командир корабля 5
Глава вторая. Небо без ангелов 37
Глава третья. Руки на штурвале 63
Глава четвертая. Вопросы и ответы 83
Глава пятая. Незнакомая земля 111
Глава шестая. Здесь делают летчиков 133
Глава седьмая. Наука обыкновенная, веселая и грустная 157
Глава восьмая. Тысячу раз герой 189

Маркуша Анатолий Маркович
ДАЙТЕ КУРС. Повесть. М., «Молодая гвардия», 1965.
224 с.

Редактор **Е. Калмыкова**
Художник **В. Богаткин**
Худож. редактор **В. Плешко**
Техн. редактор **Л. Никитина**

А02437. Подп. к печ. 29/X 1965 г. Бумага 84×108$^{1}/_{32}$. Печ. л. 7(11,76) + 16 вкл. Уч.-изд. л. 9,7. Заказ 1434. Тираж 65 000 экз. Цена 48 коп. СПХЛ 1965 г., п. 937.

Типография «Красное знамя» изд-ва «Молодая гвардия». Москва, А-30, Сущевская, 21.

48 коп.